AUTOMOBILISTA WOJSKOWY

DWUTYGODNIK

ORGAN WOJSKOWEGO KLUBU SAMOCHODOWEGO i MOTOCYKLOWEGO

Nr 4. 15 Kwietnia 1926 r. Rok I.

REDAKTOR: Kpt. KRÓLIKOWSKI-MUSZKIET

REDAKCJA: MARSZAŁKOWSKA 48 m. 36. TELEFON 198-55

REDAKTOR PRZYJMUJE CODZIENNIE OD 17 DO 18

WYDAWCA: WOJSKOWY KLUB SAMOCHODOWY i MOTOCYKLOWY

ADMINISTRACJA: PRZEJAZD 10, Nr TELEFONU 51-25

CZYNNA CODZIENNIE ZA WYJĄTKIEM ŚWIĄT i NIEDZIEL OD GODZ. 18 DO 19

Konto Pocztowej Kasy Oszczędności Nr 12595.

O KOOPERATYWĘ SAMOCHODOWĄ

Akcja Klubu naszego skierowana w stronę uruchomienia krajowego przemysłu samochodowego spotyka już na swej drodze, jeśli nie wiele przeciwności, to jednak niezmiernie dużo sceptycyzmu i prawie... politowania.

Kędy Rzym, kędy Krym, a kędy Naścine karczmy?.. pytają.

Oficer, który sam z pensji nie może się utrzymać, wyciąga rękę po własny samochód; mało tego, pragnie jeszcze aby ten samochód był krajowej marki i wykonany tu na miejscu, w Polsce...

Doprawdy to śmieszne, mówią jedni... to przykre, mówią inni... to do nich nie należy, mówią wreszcie ci, którym ta akcja, rozpoczęta, jak mówią, z kolosalnym tupetem... może ująć jadła ze żłobu...

Otóż nie mamy zamiaru przekonywać oportunistów i przeciwników tej akcji, że poczynania nasze są więcej niż realne i więcej niż możliwie osiągalne. Kolegom natomiast winni jesteśmy dać garść informacyj, w jaki sposób robi się duże rzeczy małym, a nawet nie swoim kosztem.

Nie będę sięgał do prywatnej praktyki przemysłowo-handlowej, gdzie ludzie, którzy wogóle nie mają nic, właśnie wiele rzeczy inicjują i wykonują. Gotówkę dają inni.

Sięgnijmy do instytucyj i zakładów pracujących obecnie dla rządu i wojska, a znajdujących się w rękach prywatnych przedsiębiorców i przemysłowców. Wszystko to powstało dzięki zaliczkom i awansom wypłacanym przez rząd względnie przez wojsko zgóry.

Taki np. „Frankopol", fabryka silników lotniczych i samochodowych na Okęciu, kosztuje już rząd blisko 4 miljony zł, jak o tem donoszą pisma warszawskie, a jeszcze ani jednego motoru w tej fabryce nie wykonano.

Dalej fabryka samochodów ciężarowych „Ursus". Ile tam pieniędzy włożono w mury i maszyny od szeregu lat, trudno zgadnąć, a nie mamy dotąd ani jednej maszyny.

Dalej Pocisk, Nitrat i cały szereg innych wytwórni, wszystko to powstało za pieniądze rządowe i należy do prywatnych osób, które niewiele swojego grosza tam unieruchomiły.

Więc widzicie koledzy, że można dużo zrobić i bez pieniędzy, bo te przy odpowiednim nacisku, przy umiejętnem pokierowaniu opinją i przy odpowiednich stosunkach można dostać zawsze.

Krajowy przemysł samochodowy niemniej jest ważnym czynnikiem dla obrony państwa jak silniki samolotowe i wozy ciężarowe. Niemniej ważnym jest również fakt, że do akcji tej przystępują czynniki prywatne — oficerowie, którzy aczkolwiek nie posiadają kapitałów i gwarancyj finansowych, lecz posiadają coś więcej, a mianowicie, — uczciwość — której śród skorumpowanych, zdemoralizowanych i nadgniłych moralnie sfer finansowych niema, albo jest bardzo mało, o czem świadczą coraz to częstsze procesy kryminalne...

Z tym czynnikiem, zarówno rząd jak i wojsko liczyć się musi i liczyć się będzie, jeśli do czynnnej akcji wysuną się odpowiednio zorganizowane instytucje.

Otóż instytucją taką, w całem tego słowa znaczeniu nie może być nasz zarząd klubu, który reprezentuje raczej stronę towarzysko-sportową. Dla akcji czysto finansowej, jaką sobie jednak zarząd klubu zakreślił, potrzebny jest inny organ, któryby tę czynność mógł spełniać na zasadach przyjętych ogólnie w przemyśle i handlu.

Takim organem, pod kontrolą i nadzorem zarządu klubu, powinna być K o o p e r a t y w a samochodowa, lub też spółka z ograniczoną odpowiedzialnością.

Projekt ustawy takiej spółki czy kooperatywy jest już w opracowaniu u jednego z kolegów — specjalistów w tej dziedzinie, to też w następnym numerze będą mogli koledzy go przestudjować.

Tutaj natomiast pragnę przypomnieć niektórym kolegom sceptykom, że z równą niewiarą patrzano przed kilkoma laty na kooperatywę budowlaną. A jednak dzięki tej kooperatywie, czy kooperatywom, stoi dzisiaj Żoliborz i inne osiedla oficerskie.

Czy sądzicie koledzy, że oficerska kooperatywa samochodowa mniej zrobi? Pewni jesteśmy, że zrobi to samo albo i więcej. Samochód jest mniej kosztownym sprzętem niż dom i łatwiej go zbudować niż kamienicę.

To też twórzmy firmę, twórzmy ten organ, bez którego o kredytach lub zaliczkach nikt z nami nie będzie gadał. Trzeba dać firmę... firmę proszę panów, zarejestrowaną, opisaną, ogłoszoną.

W kooperatywie zrzeszą się, bez dalszych kosztów administracyjnych, ci członkowie klubu, którzy mają pieniądze na własny samochód i którzy pragną, aby ten samochód był wykonany w Polsce.

Zrobimy więc jeszcze jeden krok dalej w naszych działaniach.

Pierwszy, to zdobycie Centralnych Warsztatów Samochodowych dla krajowej produkcji samochodów.

Drugi krok — stworzenie firmy handlowo-przemysłowej, której kierownik-dyrektor puści w ruch wszystkie sprężyny, aby zdobyć kredyty i gotówkę na robociznę.

Jednocześnie redakcja Automobilisty Wojskowego rozpoczyna od numeru następnego drukowanie wywiadów z najwyższemi osobistościami wojskowemi, sejmowemi i rządowemi w sprawie uruchomienia krajowego przemysłu samochodowego przez kooperatywę oficerską.

Z wywiadów tych dowiemy się, gdzie możemy liczyć na poparcie i pomoc, a gdzie napotkamy na sprzeciwy, które będziemy wszystkiemi dozwolonemi środkami zwalczać.

Kto nie z nami, ten przeciw nam!

DZIAŁ URZĘDOWY

Spis słuchaczy 1-go Kursu Kierowców Samochodowych

1. Biernacki Z., chor.
2. Busbach Emil, mjr.
3. Chodacki Marjan, kpt. S. G.
4. Czulak Karol, rtm.
5. Dymitrow Narcyz, por.
6. Dziedzina Adolf, por.
7. Dubowski Alfred, por. rez.
8. Doktorowicz-Hrebnicki Bolesław, mjr.
9. Feluś Stanisław, por.
10. Gawroński Stanisław, kpt.
11. Górecki Wincenty, kpt.
12. Grabowski Seweryn, ppłk.
13. Gutowski Mieczysław, por.
14. Gebethnerowa Janina
15. Jaszczak Stanisław, chor.
16. Jankowski Eugenjusz, por.
17. Jałowiecki Bohdan, kpt.
18. Kopciowa Wanda.
19. Kowalski Ludwik, por.
20. Kamieński Bronisław, por.
21. Kobylański Czesław, st. wachm.
22. Malinowski Juljan, mjr.
23. Mikuta Stanisław, kpt.
24. Mieszkowski Marjan, dr. płk.
25. Mierzejewski, mjr.
26. Nagórska Helena
27. Okołowicz Norbert, ppłk.
28. Olbrycht Wacław, kpt.
29. Orczykowski Stanisław, por. rez.
30. Parniewski Mieczysław, por.
31. Parniewski Wacław, por rez.
32. Piotrowski Antoni, kpt.
33. Popiel Władysław, kpt.
34. Popielowa Władysławowa.
35. Piątkowski Aleksander, mjr.
36. Parasiewicz Władysław.
37. Reklewski Leon, mjr.
38. Rudowicz Stanisław, inż. mjr. rez.
39. Rutkowski Stanisław, por. rez.
40. Sienkiewicz Stanisław, mjr. S. G.
41. Szercmeta Józef, por.
42. Skorobohaty Ignacy, por.
43. Sułecki Zdzisław, mjr.
44. Sułecka Zdzisławowa.
45. Szporek Zygmunt, kpt. rez.
46. Sokołowski Stanisław, mjr. S. G.
47. Świderski Franciszek, por.
48. Tarkowski Stanisław, por.
49. Trapszo Tadeusz, mjr. S. G.
50. Zamecznik Leon, mjr.
51. Zapolski Jerzy, mjr. int.
52. Zdziechowski Zygmunt, płk.

Eksploatacja taboru samochodowego

w czasie wojny światowej i polsko-sowieckiej.

Strategiczne plany, opracowane w ciszy gabinetów sztabowych przed wybuchem wojny światowej, oparte na doświadczeniu nabytem w wojnach poprzednich, nie przewidywały nawet w małej części tej roli, jaką miał odegrać tabor samochodowy w operacjach ostatnich wojen.

Do wojny światowej wojska samochodowe, aczkolwiek zaliczone do broni technicznej, były traktowane pod względem swojej użyteczności narówni z taborami z tą tylko różnicą, że samochody mogły być używane do transportów większych, co jednak też było uzależnione w znacznej mierze od stanu dróg.

Każda wojna, jednakże, nigdy nie jest całkowicie podobną do wojen poprzednich, więc i wojna światowa wysunęła nowe problematy i ta armja wygrywała, której wodzowie, zapominając o dawnych zasadach, potrafili przystosować swe plany do nowych sposobów i warunków walki.

Jednym z takich problematów, który zaabsorbował uwagę d-ców armji sprzymierzonych, było rozszerzenie dotychczasowego pojęcia o taborze samochodowym i udzielenie mu specjalnej uwagi ze względu na lokalne warunki.

Taktyka armji niemieckiej, polegająca na szybkiem przerzucaniu nieraz całych armij ze wschodu na zachód i odwrotnie, wymagała, celem uniknięcia porażki, stosowania przez sprzymierzonych identycznej manipulacji, — a co za tem idzie wielkiego naprężenia środków transportowych — czyli w pierwszej mierze wzmożenia ruchu kolejowego.

Spotęgowanie ruchu kolejowego może być zasadniczo osiągnięte dwojakim sposobem: primo, przepuszczaniem większej ilości pociągów po istniejących torach, co ma swoje ściśle określone granice i przejście tych granic może służyć powodem katastrof i zatorów, secundo, rozbudową sieci kolejowej, co znowu wymaga dłuższego okresu czasu i związane jest z wielkiemi wydatkami. Czy mogły koleje francuskie przyjąć na siebie ten nowy ciężar? Stanowczo nie. Olbrzymia armja oraz usilna akcja bojowa na froncie wymagała wielkich codziennych transportów żywności i amunicji, nie przyjmując pod uwagę mniej częstej dostawy umundurowania, broni i innych artykułów zapotrzebowywanych przez armję. Oprócz tych transportów w kierunku frontu, rozwój przemysłu związanego z wojną i zapotrzebowania intendentury wymagały wielkich przegrupowań materjału w kraju, a zatem znowu wzmożonego ruchu kolejowego. Sytuacja się zaostrzała — można było oczekiwać ujemnych lub niedostatecznych rezultatów całej akcji wojennej. W tej groźnej chwili występuje na arenę nowa potęga transportowa— zawdzięczająca swe zjawienie się i istnienie przedwojennemu rozkwitowi przemysłu we Francji — potężny tabor samochodowy, kierowany po doskonałych szosach francuskich jak kolej po szynach, umiejętną ręką odpowiednich czynników Kwatery Głównej Armij Sprzymierzonych. Około 100.000 samochodów ciężarowych, sanitarnych, osobowych i specjalnych zostaje sformowane w jednostki transportowe, przeważnie kolumny samochodowe, te zaś ostatnie zgrupowane w dywizjony, zostają częściowo przeznaczone do lokalnej obsługi poszczególnych armij a w głównej swej masie tworzą rezerwę Naczelnego Wodza, będąc w wyłącznej jego dyspozycji. Ta nowa organizacja, oparta w głównych zarysach na idei nierozbijania całego taboru samochodowego do obsługi poszczególnych oddziałów różnej siły, i na uniezależnieniu większej ilości grup samochodowych od wpływów dowódców armij i jakby wydzieleniu jej poza nawias rachub tych ostatnich, daje w rezultacie świetne wyniki.

Faktem jest, że zwycięstwo Koalicji wiele jest obowiązane doskonałej organizacji służby samochodowej. O ile w Niemczech wytrzymały żołnierz linjowy i kolejarz podali sobie ręce do wytężonej pracy, by razem dzielić laury możliwego zwycięstwa, o tyle we Francji porażką znienawidzonego „boscha" — jednakowo mógł się szczycić piechur, kolejarz i automobilista.

Przechodząc jednak do szczegółowego rozpatrzenia wspomnianej organizacji samochodowej, musimy stwierdzić, że przyczyną powodzenia tejże nie była bynajmniej jedynie tylko ideja nieprzydzielania samochodów do oddziałów. Drugą charakterystyczną cechą organizacji było oddanie wszystkich dróg przyfrontowych pod wyłączny nadzór służby samochodowej tak, jak tory kolejowe są pod zarządem władz kolejowych.

Objąwszy w swoje posiadanie drogi, dowództwo służby samochodowej zarządziło rozbicie tychże na kilka kategoryj i, wydzielając z pośród nich najbardziej odpowiednie do wzmożonego ruchu, oraz obsadzając je strażą i dozorem technicznym — stworzyło nader aktualną nowość: drogi strzeżone.

Co za cel powyższej organizacji i jaką jest jej wartość?

A więc cel. Przypuśćmy na chwilę, że znosimy wszelkie posterunki strażnicze na kolei, wszelkie rogatki i barjery, zabraniające przejazdu przez tor kolejowy podczas nadejścia pociągu. Jakież byśmy otrzymali rezultaty? Jeden wypadek za drugim, a może nawet i katastrofa. Przenieśmy się teraz myślą na drogi francuskie i puśćmy w ruch owe 100.000 samochodów różnego rodzaju, o różnej szybkości, o różnem przeznaczeniu, przyjmując pod uwagę możliwość częstych uszkodzeń maszyn, a tem samem zatrzymywań w drodze. — Odrazu widzimy, że bez ujęcia całego ruchu w ramy specjalnych przepisów bez ograniczeń i dokładnego rozkładu jazdy, podobnie jak to jest na kolejach, trudno przypuścić prawidłowe funkcjonowanie tak olbrzymiego aparatu transportowego.

Z tych więc założeń wychodząc, wyższe d-two francuskie oddało nadzór nad drogami służbie samochodowej, zobowiązując tę ostatnią do ścisłego skoordynowania swych prac i zarządzeń z zadaniami innych rodzajów służb i broni — i stawiając pewne wymagania do wypełnienia których musiała się zobowiązać służba samochodowa.

Kpt. Jerzy Kulesza.

C. d. n.

Historja Wojsk Samochodowych

Dywizjon Samochodowy Nr 4 w Łodzi

Organizacja dywizjonu samochodowego w Łodzi rozpoczęła się w tempie intensywnem i gorączkowem z chwilą przybycia do Łodzi naznaczonych przez sekcję samochodową w Warszawie: śp. płk. Rychtera, ppor. Bauerfeinda Gustawa, ppor. Jastrzębskiego Juljusza i urz. XI. r. Koskowskiego Eugenjusza, którzy przybyli do Łodzi 7 grudnia 1918 roku, by objąć dowództwo nad wojskami samochodowemi.

Przystąpiono przedewszystkiem do zorganizowania dowództwa, które już następnego dnia, t. j. 8 grudnia 1918 roku rozpoczęło, swą pełną wytężonego wysiłku, pracę.

Rozpoczęto kroki organizacyjne od objęcia pozostawionego przez Niemców materjału, wchodzącego w zakres automobilizmu. Warsztaty samochodowe, które mieściły się przy ul. Emilji, zastano zupełnie spustoszone. Okupanci, widząc, że nie zdążą wywieźć wszystkich maszyn, niektóre porozbierali i części połamali, pozostałe zaś porozdawali swym zaufanym ludziom.

Dzięki energji ówczesnego dowództwa zdołano odebrać lwią część zagrabionych przedmiotów i po wyremontowaniu ich przystąpiono do kontynuowania dalszej pracy w warsztatach.

Następnie rozpoczęto organizację adjutantury, oddziału technicznego i wydziału ruchu, które po upływie dwóch tygodni funkcjonowały bez zarzutu.

W tym okresie, t. j. po dwóch tygodniach pracy warsztaty wyremontowały samochody, do których nie było jednak obsługi. W części udało się jednak przez wydanie odezwy utworzyć bardzo wprawdzie nieliczny, ale sprawny oddział szoferów-ochotników, który też natychmiast uruchomił maszyny.

Ponieważ ilość szoferów była niewystarczająca, przystąpiono do utworzenia szkoły kierowców, która rozpoczęła swą pracę w bardzo trudnych warunkach. Z braku lokalu wykłady teoretyczne odbywały się na placu ćwiczeń. Do nauki praktycznej szkoła posiadała zaledwie jedną maszynę firmy Daimler, będącą w stanie tak zużytym, że osiągnąć na niej można było zaledwie szybkość 5 klm. na godzinę przy bardzo częstem naprawianiu różnych defektów. Pomimo tych trudności kurs pierwszy zakończył się w przepisowym terminie i dyon otrzymał 18-tu wykwalifikowanych szoferów.

Po ukończeniu kursu drugiego zdało egzamin 25 szoferów, po ukończeniu trzeciego — 43.

Jeżeli wziąć pod uwagę ilość rozporządzalnego materjału technicznego, kompletny brak sił fachowych, nieraz kilkotygodniowe przerwy z braku nowego kompletu uczniów, a w szczególności ciągłe używanie samochodów szkolnych do innych czynności i odrywanie uczniów od zajęć szkolnych, to wydajność szkoły okaże się bardzo zadawalająca, tembardziej, że wszyscy uczniowie po egzaminie doskonale spełniali swe obowiązki ku zupełnemu zadowoleniu swej ówczesnej władzy.

W dniach 18 i 19 listopada 1919 roku odbyli inspekcję warsztatów: wiceminister gen. Majewski, szef Dep. płk. Niesiołowski, szef sekcji sam. mjr. Nowicki i Insp. Wojsk. Samoch. kpt. Krystman-Dobrzański, przyczem znaleźli wszystko w należytym porządku.

W roku 1919 warsztaty wyremontowały 354 samochody.

W styczniu 1919 roku została sformowana Autokolumna Zapasowa. Na początku liczyła ona zaledwie 22 ludzi; do końca 1919 roku ilość szeregowych wzrosła do 270 ludzi. Głównem zadaniem Autokolumny Zapasowej było wyszkolenie linjowe szregowych, jak również przeszkolenie podoficerów, wyekwipowanie całego stanu ludzi i rozsegregowanie do odziałów elementu wyszkolonego.

W roku 1920 objął czasowo dowództwo dyonu por. Aleksander Sztencel, który w dniu 18-go września tegoż roku oddał dowodzenie dywizjonu w ręce płk. Henryka Buczyńskiego, przeniesionego ze stanowiska d-cy dywizjonu samochodowego w Lublinie. Po objęciu d-twa dyonu pułk. Buczyński położył specjalny nacisk na pracę w warsztatach.

Energiczna praca w warsztatach dała piękne plony. Z „trupów" montowano samochody, które w czasie zawieruchy wojennej oddały wielkie korzyści naszej armji.

We wrześniu 1922 roku wysłana została z Łodzi kolumna ciężarowa pod dowództwem por. Onyszkowa w celu współdziałania z armją przy zajmowaniu Górnego Śląska.

Ekwipunek, oraz dziarskość kierowców zwróciła na kolumnę uwagę i w dn. 18.9.1922 roku w rozkazie M. S. Wojsk. ukazało się następujące podziękowanie:

„Przy pierwszym przeglądzie przybyłych kolumn wydzieliła się kolumna samochodów ciężarowych Nr 41 z Łodzi świetnem wyekwipowaniem technicznem.

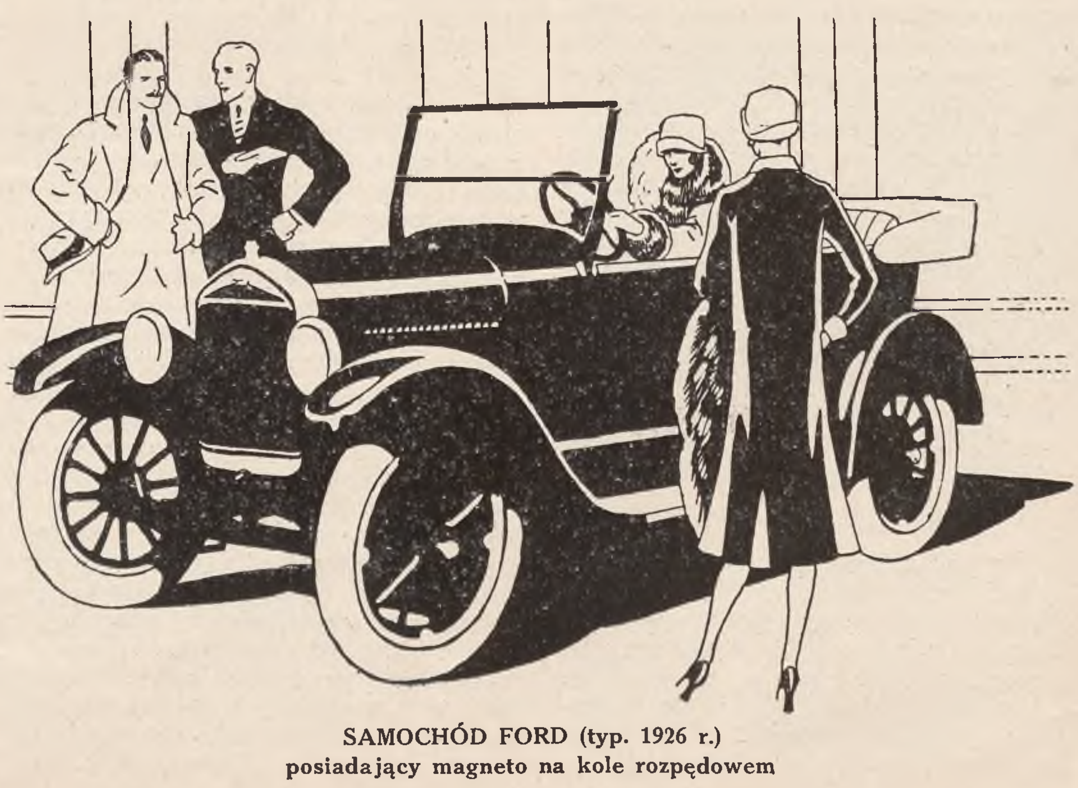
Z tych powodów kolumna przeznaczona została, w myśl rozkazu Operacyjnej grupy, do dyspozycji Sztabu Grupy gen. Szeptyckiego.

Dowódcy Dyonu Samochodowego Nr. 4 płk. Buczyńskiemu i Dowódcy Kolumny ciężarowej Nr. 41 por. Onyszkowi za dobre wyposażenie kolumny, oraz sprawne jej funkcjonowanie na Górnym Śląsku, wyrażam podziękowanie w imieniu służby".

Poza tem wiele pracował Dyon na polu sportowem. W latach 1921, 1922 i 1923 urządzono wyścigi motocyklowe, oraz „Fordów", na których, pomimo silnej rywalizacji, palma pierwszeństwa przypadła kierowcom IV Dyonu Samochodowego.

W roku ubiegłym zbrodnicza ręka spowodowała pożar warsztatów dyonowych, co pociągnęło za sobą dość znaczne straty i na dłuższy okres czasu uniemożliwiło normalny tok pracy. Nieszczęśliwy wypadek w tymże czasie d-cy dywizjonu pułk. Buczyńskiego oddał d-two dyonu w ręce ppułk. Rzeszowskiego, który postawił sobie za zadanie uporać się z istniejącemi trudnościami i doprowadzić dywizjon do pierwotnego stanu i należy podkreślić, że już obecnie, zawdzięczając wytężonej pracy całego personelu, dywizjon został doprowadzony do porządku i praca odbywała się normalnie.

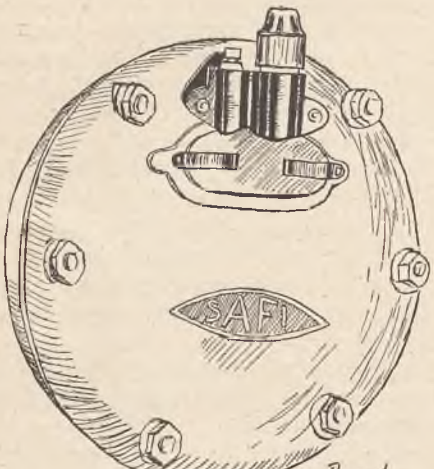
Do artykułu na str. 6



SAMOCHÓD FORD (typ. 1926 r.)
posiadający magneto na kole rozpędowem

MAGNETO W KOLE ROZPĘDOWEM

Aż do ostatnich czasów do zapalania w silnikach spalinowych stosowano prąd wytwarzany zapomocą magneto wysokiego napięcia. Magneto takie jako mechanizm bardzo skomplikowany, precyzyjny i kosztowny podwyższa znacznie koszta silnika, daje często powód do usterek i wymaga dosyć dużych wiadomości z za-

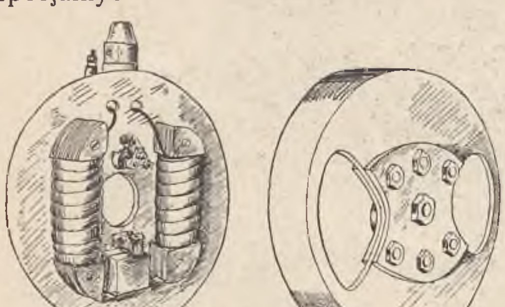


Rys 1

kresu elektrotechniki by w razie usterki dać sobie radę z rozbiórką i naprawą. Dlatego też szukano nowych sposobów, by skomplikowany ten przyrząd zastąpić innym, prostszym. Poszedł pierwszy w tym kierunku Ford, budując magneto-prądnicę w kole rozpędowem. Wszyscy znamy doskonale zalety zapalania Forda, chociaż szereg cewek przymocowanych na przegrodzie komplikuje do pewnego stopnia regulację w razie usterki przerywaczy.

Obecnie istnieje kilka typów magneto w kole rozpędowem jeszcze prostszych w konstrukcji i jeden z tych typów a mianowicie „Safi" mam zamiar w niniejszym artykule opisać.

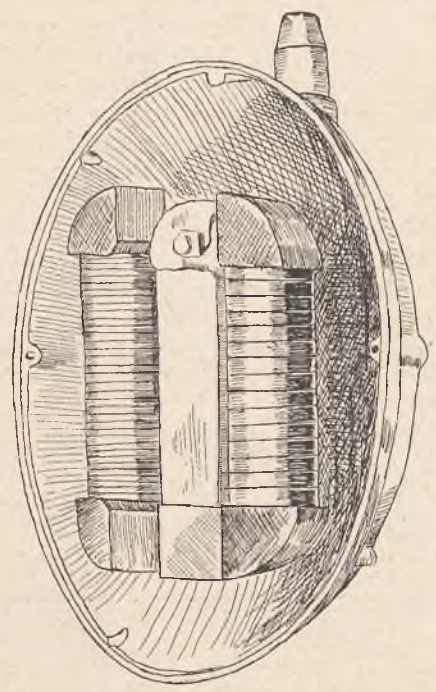
Rozpowszechnienie lekkich motocykli o silnikach dwutaktowych dało konstruktorom impuls do budowy silników o jak najprostszej konstrukcji, pewnych w działaniu, o organach łatwo dostępnych. W samej rzeczy silnik dwutaktowy, nie posiadający zaworów, trybów rozrządczych ani popychaczy, daje pod tym względem idealne pole do popisu. Magneto tylko jako przyrząd precyzyjny wymagało tu specjalnych wiadomości od właściciela


Rys. 2

motocykla, a konstruktor zmuszony był do tak prostej maszyny, jak silnik dwutaktowy, dodawać specjalny napęd dla magneto a więc tryby lub łańcuszek, osobną podstawkę i t. p. Magneto też w tym tak prostym silniku było mechanizmem najdelikatniejszym a więc i najłatwiejszym do zepsucia. Posiada ono przecież części delikatne jak: łożyska kulkowe, kolektor i węgielki, które wymagają wprawy i doświadczenia przy rozbiórce i naprawie.

Naodwrót magneto w kole rozpędowem nie posiada takich delikatnych części i daje się rozbierać i składać bez obawy uszkodzenia jeżeli mamy zdolności mechaniczne. Zakłada się je na miejsce koła rozpędowego. Jest to magnes utworzony z korpusu koła rozpędowego, który wiruje dokoła uzwojenia, bez jakichkolwiek styków. Kolektor i węgielki są zbyteczne.

Nabiera to szczególnej wagi wobec tego, że ilość obrotów obecnie konstruowanych silników rośnie znacznie i dlatego nadzwyczaj cenną jest właściwość opisywanego magneto w którem uzwojenia i przerywacz stoją w miejscu. Widać to już chociażby z tego, że pierwszorzędne fabryki magnet wypuszczają już typy, w których uzwojenie jest nieruchome (Scintilla, Dixie i t. p.


Rys 3.

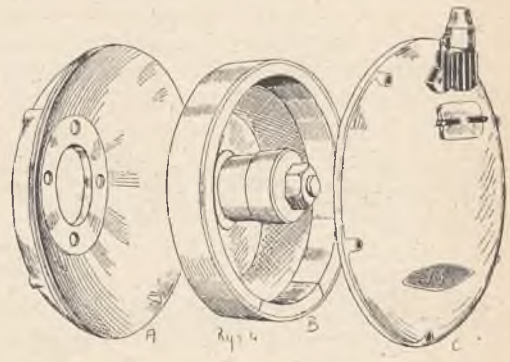
W wyżej opisywanem magnecie, uzwojenie, przerywacz i kondensator nie są narażone na ustawiczne wibracje i działanie sił odśrodkowych, którym podlegają w zwyczajnych magnetach i są przyczyną najczęstszych usterek zapalania.

Pozatem dzięki swemu kształtowi i miejscu, w którem się je zamocowuje dysponujemy dużym zapasem miejsca i możemy wszystkie części wykonać solidnie i mocno gdy natomiast w magneto ograniczamy się do wymiarów jak najmniejszych byle tylko móc magneto zrobić jak najmniejszem i najlżejszem.

Przestawianie zapalenia (momentu zapalania) uskutecznia się tu też nadzwyczaj prostym sposobem gdyż wystarczy tylko przestawić podstawę na której umocowane jest uzwojenie w stosunku do nosa obracanego przez wał.

Natężenie prądu jest zawsze maksymalne we wszystkich pozycjach momentu zapalania, co jak wiadomo nie zawsze ma miejsce w magneto. Daje to duże plusy w porównaniu z magneto szczególnie przy ruszaniu silnika.

Nakoniec magneto w kole rozpędowem pozwala na wykorzystanie go do oświetlenia samochodu czy też motocykla o czem niema mowy przy zwyczajnem magneto. Upraszcza to znacznie instalację elektryczną motocykla czy też sa-



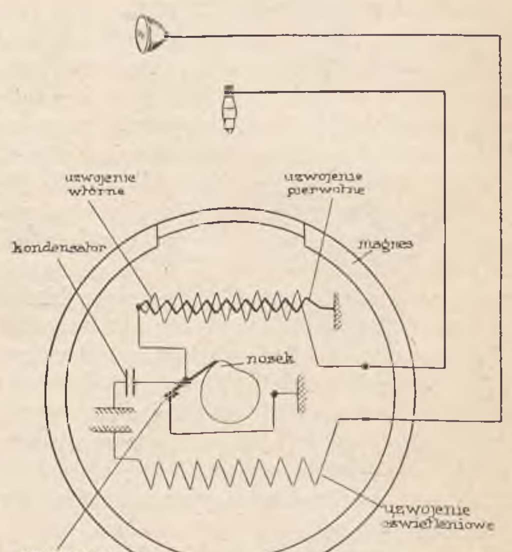
Rys 4

mochodu czyniąc zbędnemi prądnice i akumulatory. Wprawdzie w razie postoju silnika niema i światła, a światło przy mniejszych obrotach słabnie, jednak przy lekkich motocyklach nie robi to tak dużej różnicy a znacznie wpływa na cenę i prostotę konstrukcji.

Wszystkie części magneta w kole rozpędowem są zamknięte w szczelnym karterze, a więc chronione od kurzu i deszczu a mimo tego łatwo dostępne i łatwo rozbieralne.

Obecnie istniejące konstrukcje przystosowane są do małych silników dwutaktowych i są tak już udoskonalone, że nie dają powodu do najmniejszych obaw. Sam miałem motocykl *„Francis-Barnett"* z silnikiem dwutaktowym Villiersa posiadającym zapalanie za pomocą magneta w kole rozpędowem i nigdy nie potrzebowałem troszczyć się o nie.

Działanie takiego magneta jest następujące: Podczas ruchu obrotowego bie-



Rys. 5

guny magnesu przechodzą raz na obrót przed biegunami uzwojenia. Pole magnetyczne magnesów powoduje w uzwojeniu pierwotnem powstawanie prądu zmiennego o silnem natężeniu. Prąd ten przerywany zapomocą przerywacza poruszanego noskiem (rys. 5) w momencie kiedy

osiąga on swoje maksimum. W tym momencie powstaje w uzwojeniu wtórnem prąd wysokonapięciowy.

Prąd ten zapomocą przewodnika wysyłamy do świecy. Pozatem zużytkowujemy też prąd pierwotny zmienny, który powstaje przy przechodzeniu biegunów koła rozpędowego przed biegunami uzwojenia. Prąd ten jest dość silny by mógł dawać światło potrzebne do reflektora i lampki tylnej.

Reasumując artykuł możemy powiedzieć, że w zastosowaniu do małych silników dwutaktowych zapalanie tego systemu ma następujące zalety.

Pewność działania, gdyż wszystkie części czułe na uszkodzenia są tu nieruchome.

Obsługa bardzo łatwa, gdyż regulacja jedynej części tego potrzebującej, a mianowicie przerywacza jest bardzo prosta ponieważ przerywacz jest łatwo dostępny. Wszystkie inne organy są również tak umieszczone, że dostęp nie przedstawia trudności.

Przy systemie tym mamy tylko jeden aparat, pełniący dwie służby a mianowicie służy on i do zapalania i do oświetlania.

kpt. Stan. Szydelski

ZASTOSOWANIE CIĘŻKIEGO PALIWA DO SAMOCHODÓW

Paliwem ciężkiem w ogólności nazywamy naftę, ropę oraz pewne produkty smoły pogazowej. Cechą charakterystyczną tych produktów, jak sama nazwa wskazuje, jest przedewszystkiem ich znaczny ciężar właściwy w porównaniu do benzyny, ale nie to stanowi ich najważniejszą cechę. Z punktu widzenia przydatności tych materjałów dla silników samochodowych, ciężar właściwy gra rolę uboczną, a pierwszorzędne znaczenie mają: punkt zapłonu i lotność.

Dlaczego te właśnie cechy?

Niski punkt zapłonu materjału palnego jest nieodzownym warunkiem łatwego puszczania w ruch silnika. Punktem zapłonu nazywamy tę najniższą temperaturę, przy której dany materjał się zapala. Iskra elektryczna w świecy jest zbyt mała i zbyt mało wydziela ciepła, aby mogła ogrzać mieszankę. Jeśli więc mieszanka ma się od tej iskry zapalić, to musi być rozgrzana powyżej swego punktu zapłonu. Gdy puszczamy silnik w ruch, cylindry są zimne i mieszanka zapali się tylko o tyle, o ile materjał palny użyty do jej stworzenia ma zdolność zapalania się w niskiej temperaturze. Oto dlaczego ważnym jest punkt zapłonu.

A lotność? — Lotnością nazywamy zdolność danego materjału do parowania. Wyparowanie całkowite, lub przynajmniej częściowe, jest konieczne do wytworzenia jednorodnej mieszanki. Materjał niewyparowany nie miesza się z powietrzem, a więc też nie może się szybko i dobrze spalić.

Cechą materjałów pędnych ciężkich jest właśnie to, że są one trudno zapalne i nie lotne i dlatego zastosowanie ich na samochodzie napotyka na poważne trudności. Jedynym, stosowanym dzisiaj, środkiem zaradczym jest poprostu silne podgrzewanie mieszanki przez gazy wydechowe, ale ogrzewanie to nie działa przy puszczaniu w ruch — stąd konieczność puszczania silnika w ruch na benzynie, którą trzeba posiadać w dodatkowym zbiorniczku. Do tych trudności trzeba dodać, że nawet pomimo silnego ogrzewania ciężkie paliwo nie spala się całkowicie w cylindrach, brudzi łatwo świece i daje węglowy osad na ściankach komory sprężania. Poza tem wskutek ogrzewania mieszanki silnik nie może rozwinąć pełnej mocy. (Wyjaśniliśmy to w poprzednim numerze w poradniku technicznym).

Tak przedstawia się sprawa stosowania ciężkiego paliwa do dzisiejszych silników samochodowych, które budowane są dla benzyny. Ale ciężkie materjały palne dają się doskonale zużytkować w silnikach specjalnie do tego przystosowanych, w silnikach Diesela i w silnikach z łbicą żarową. Musimy przeto wyjaśnić, dlaczego silniki takie nie dadzą się zastosować na samochodach. Praca na samochodzie wymaga od silnika pewnych specjalnych własności, któremi są: lekkość, łatwość puszczania w ruch i zdolność do pracy z różną ilością obrotów.

Pierwszym warunkiem przystosowania silników na paliwo ciężkie do pracy na samochodzie byłoby więc zmniejszenie wagi własnej tych silników przez zwiększenie liczby obrotów. I tu leży największa trudność. Wiadomo bowiem, że silniki na paliwo ciężkie nie posiadają karburatora. Materjał palny wytryskiwany jest do cylindra zapomocą specjalnej pompki, gdy tłok kończy swój suw sprężania. Otóż pompka do paliwa, która działa bez zarzutu przy dwustu lub trzystu obrotach na minutę, odmawia posłuszeństwa przy zwiększaniu szybkości. Rozbryzganie wstrzykniętego paliwa staje się wtedy niedostateczne i mieszanka źle się spala. Udoskonalenie tych silników musiałoby więc iść w tym kierunku, by zapewnić należyte pomieszanie materjału palnego z powietrzem, nawet przy dużej ilości obrotów. Znana francuska firma Peugeot rozwiązała tę trudność nadając komorze sprężania taki kształt, że podczas sprężania powstają w cylindrze specjalne prądy, jak gdyby wiry gazu, dzięki którym wstrzyknięte paliwo zostaje dokładnie rozmieszane z powietrzem. Zapłon mieszanki w tych silnikach odbywa się przez zetknięcie materjału palnego z rozżarzoną głowicą. Przy rozruchu do zapału służy specjalny drucik, umieszczony wewnątrz głowicy i rozżarzany prądem elektrycznym. Silniki te noszą nazwę Tarrais-Peugeot, lecz dotychczas nie są jeszcze na tyle udoskonalone, by mogły być oddane do szerokigo użytku.

K. Wallmoden

Spirytus, jako paliwo dla samochodów

Ciekawe próby w C. W. S.

Problem zastąpienia benzyny przez jakiś inny materjał palny coraz bardziej zajmuje umysły sfer fachowych. Nie chodzi już o to, że benzyna jest drogą i staje się coraz droższą wobec ciągle wzrastającego zapotrzebowania, ale chodzi wprost o to, że może jej w pewnych warunkach zupełnie braknąć. Zastosowanie paliwa ciężkiego dla samochodu napotyka na poważne trudności i nie od dzisiaj myśl kieruje się ku wyzyskaniu w tym celu spirytusu. Byłoby z ogromnym pożytkiem dla naszego rolnictwa, gdyby produkt ten, którego mamy poddostatkiem, dał się zastosować dla samochodu. Niezmiernie ciekawe próby w tym kierunku prowadzone są obecnie w Centralnych Warsztatach Samochodowych przez K. Taylora, prof. Polit. Warsz. Próby te nie są jeszcze zakończone, lecz przebieg dotychczasowy jest więcej, niż zadawalniający.

KONKURS II

Dlaczego samochód nie „zarzuca", gdy hamujemy ręcznym hamulcem lub nożnym, nie wyłączając sprzęgła, a dlaczego zarzuca, gdy hamujemy nożnym przy wyłączonem sprzęgle?

Za trzy najbardziej dostępne dla szerszego ogółu i wyczerpujące odpowiedzi redakcja „Automobilisty Wojskowego" przeznacza trzy nagrody w postaci „Podręcznika do nauki o samochodzie Ford" w wartościowej oprawie.

Termin nadsyłania odpowiedzi upływa z dniem 10-maja b. r.

*

Rozstrzygnięcie konkursu I podamy w Nr 6 Automobilisty

Redakcja.



Trzech polskich harcerzy, którzy wybierają się w podróż naokoło świata samochodem: p. Smosarski, p. Łada i p. Jeliński

OD REDAKCJI

Prosimy Szanownych Korespondentów o kreślenie rękopisów na jednej stronie kartki. Druga strona, dla względów technicznych, MUSI pozostać nie zapisana.

AUTOMOBILISTA WOJSKOWY

PRZEMYSŁ i HANDEL SAMOCHODOWY

SAMOCHÓD „RALF-STETYSZ" KONSTRUKCJI ST. TYSZKIEWICZA

Z pośród nielicznych polskich konstruktorów samochodowych, na jedno z pierwszych miejsc wysuwa się p. Stefan Tyszkiewicz, który własnemi środkami i własnym pomysłem zbudował silnik samochodowy, wykorzystując przy rozwiązaniach konstrukcyjnych najnowsze ulepszenia techniczne, jakie zaszły w ostatnich czasach.

Silnik ten został wbudowany w odpowiednie podwozie z nadwoziem i tak został stworzony samochód, który otrzymał markę „Ralf-Stetysz", będącą skrótem nazwy: Rolniczo-Automobilowo-Lotnicza fabryka Stefana Tyszkiewicza.

Aczkolwiek samochód „Ralf Stetysz" zbudowany został nie w kraju, to jednakże budowa jego dokonana została w wytwórni polskiej w Paryżu t. j. we własnej fabryce p. St. Tyszkiewicza, której nazwę podaliśmy wyżej. Przyczem zarówno inżynier jak i robotnik polski przy budowie tej maszyny współpracowali.

Samochód „Ralf Stetysz" zbudowany został specjalnie dla dróg polskich, co też podczas ostatniego raidu samochodowego po straszliwych drogach naszych kresów wschodnich, w dostatecznej mierze udowodnił, uzyskując jednocześnie największą i najzaszczytniejszą nagrodę w postaci wielkiego medalu złotego, ofiarowanego przez Ministerstwo Robót Publicznych dla maszyny, która po raidzie tym okaże się w najlepszym stanie.

Warunki te „Ralf Stetysz" osiągnął i tym sposobem wprowadził się na drogi polskie, lecz niestety... nie na rynek polski.

Zbudowanie, względnie przeniesienie fabryki p. St. Tyszkiewicza z Paryża do Warszawy, lub wogóle do kraju, dla rozwinięcia masowej produkcji „Ralf Stetyszów" natrafiło na zasadnicze przeszkody, mianowicie na brak gotówki i kredytów, któreby umożliwiły uruchomienie krajowego przemysłu samochodowego. Ani rząd ani też finanse prywatne nie są skłonne do poparcia wysiłków p. Tyszkiewicza, któreby wreszcie ruszyły z miejsca fabrykację samochodów w kraju.

To też w dalszym ciągu wywozimy kolosalne sumy w walucie obcej zagranicę, nie wyłączając rządu, za które moglibyśmy uruchomić wspaniałą fabrykę samochodów w Polsce.

W takim oto stanie znajduje się sprawa samochodowa wogóle, a „Ralf Stetysza" w szczególności.

*

Nowości technicznych „Ralf Stetysz" nie zawiera. Stare bowiem i wypróbowane rozwiązania dają większą gwarancję dobrego działania w tak trudnych warunkach dróg i klimatu polskiego. Jak największa prostota, przystępność wszystkich organów, łatwość wymiany i reperacji części, odporne zawieszenie, zdolność pokonywania każdego terenu, przystosowanie w głównych rozmiarach do dróg polskich, oto wytyczne, któremi kierował się p. St. Tyszkiewicz przy projektowaniu swego wozu.

Czterocylindrowy silnik, o rozmiarach 85 × 130, posiada ruchomą głowicę, przyśrubowaną zapomocą zupełnie odkrytych i dostępnych śrub. Prosta zupełnie forma głowicy wymaga szczeliwa (pakunku) o prostym wykroju, rzecz, na którą mało konstruktorów zwraca uwagę, a komplikacja której naraża klientelę na wiele kłopotów.

Smarowanie silnika pod ciśnieniem odbywa się zapomocą pompki trybowej zanurzonej, oraz przy pomocy rozbryzgiwania dla panewek głowic korbowodów.

Magneto o stałym awansie umieszczone jest poprzecznie do silnika w miejscu nadzwyczajnie dostępnem. Gaźnik (karburator) systemu Cauzetta odznacza się, przy doskonałej konstrukcji, niezwykłą prostotą (gaźnik o zanurzonym rozpylaczu).

Chłodzenie zapomocą pompy o dużej wydajności i chłodnicy o bardzo wielkiej powierzchni, dzięki czemu samochód ten przebyć może całe setki kilometrów po piachach polskich, nie zagrzewając się nigdy. Chłodnica przymocowana jest w sposób usuwający ją z pod działania wygięcia ramy, która występuje w każdym samochodzie na nierównym terenie.

Grupa silnikowo - napędowa (silniki i skrzynka biegów) zawieszona jest w trzech punktach, przytem łapy utworzone są z zatopionego w aluminjum bronzu, w krórym dopiero nawiercono otwory na śruby.

Sprzęgło jest wielotarczowe suche, przełożone tarczami „Halxo" dla uniknięcia poślizgu na ciężkim bardzo terenie, jednak dzięki materjałowi tarcz (dysek), może pracować prawidłowo i w oliwie.

Skrzynka biegów o 4 chyżościach, przyczem pierwsza szybkość z poniżej wymienionych względów jest bardzo niewielką, podczas gdy w bezpośredniem załączeniu wóz osiągnąć może szybkość powyżej 100 klm.

Dyferencjał może być zablokowany, t. j. unieruchomione satelity zapomocą drążka działającego na dodatkowy satelit. Dzięki temu, wrazie obracania się któregokolwiek koła luzem (buksowania) można tylko osie złączyć i pociągnąć oba koła napędowe do równomiernej pracy. Daje to możność przebywania terenu najbardziej błotnistego lub najgłębszych śniegów oraz posiada wielkie znaczenie przy hamowaniu samochodu na spadkach. Dyferencjał poza tem daje się z nadzwyczajną łatwością rozbierać. Obie półośki mogą być wyjęte przez odkręcenie jedynie nakrętek koła, nie ruszając kół, t. j. bez potrzeby podnoszenia samochodu. Przytem tylna przykrywka dyferencjału na kilku śrubach pozwala bardzo szybko zajrzeć do wnętrza.

Hamulec nożny i ręczny w bębenkach tylnych kół, w ostatnim modelu zastosowano i hamulce na kołach przednich. Zawieszenie składa się ze wzmocnionych resorów półeliptycznych z przodu i z resorów cantilewer z tyłu. Te ostatnie złożone są z piór bardzo szerokich, które zastosowano wskutek ich większej elastyczności — oś oscylacji umieszczono bliżej przedniego końca — w ten sposób, iż między desymetrycznemi częściami resorów następuje pewna interferencja wahań, wskutek czego prędzej wracają one do stanu spoczynku. Zwrócono przytem uwagę na sposób umocowania resorów, które oznacza się taką prostotą, iż resor daje się odjąć w ciągu kilku minut. System zawieszenia dopełniono ponadto amortyzatorami Houdailla.

Rama przednia, oś i organy sterowe odznaczają się dużą mocą, przyczem ster ślimakowy daje się z największą łatwością regulować. Dla usunięcia powstałego z czasem luzu, nalewa się w gilzę bronzową, obejmującą ślimak, kompozycję panewkową, która tworzy ślimacznicę.

Szerokość kolei wynosi 1.44 mtr t. j. tyle co wóz półtoraczny. Wysokość najniższego punktu podwozia od ziemi 27 cm.

Dzięki temu wóz ten korzystać może z kolei wielu dróg polskich, nie czepiając spodem kopców i kamieni.

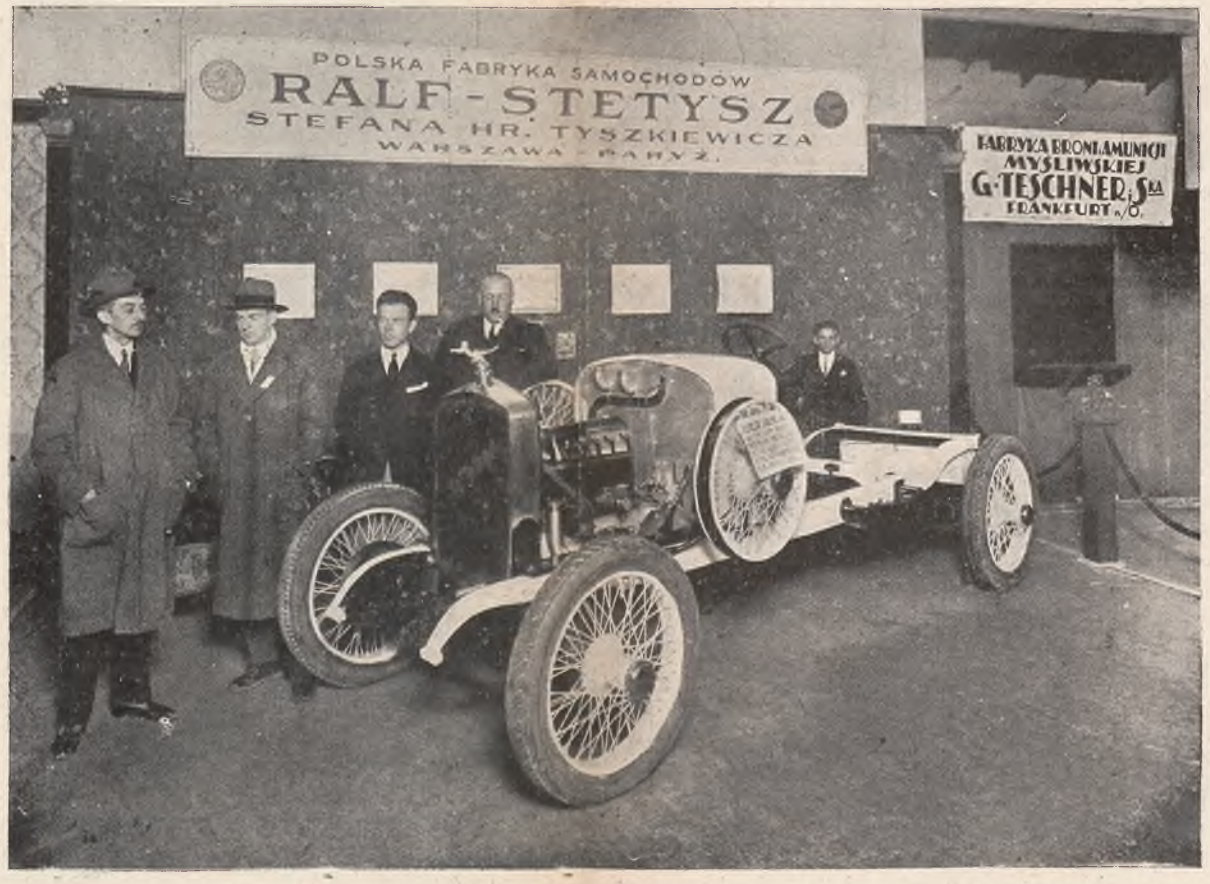
Rozstawienie osi 3.36 mtr daje dostatecznie dużo miejsca na umieszczenie bardzo wygodnej karoserji, jednocześnie utrzymane jest w granicach dobrej zwrotności maszyny.

Rezerwuar benzyny z tyłu dopełniono dodatkowym rezerwuarem zapasowym, w którem zanurza się mamka. Zabezpieczono w ten sposób turystów od niespodzianek wyczerpania się benzyny, co w warunkach polskich jest równoznaczne z katastrofalnem unieruchomieniem maszyny i dłuższą wędrówką pieszo.

Instalacja elektryczna na wozie tym jest systemu Bleriota. Z drobnych dogodności tej maszyny zacytować należy zapasowy zbiornik na oliwę i oświetlenie mechanizmu pod maską zapomoca małej lampki elektrycznej.

*

P. St. Tyszkiewicz zainteresował się żywo projektami Wojsk. Klubu Sam. i Mot. i wyraził gotowość, gdyby udało mu się zdobyć kredyt na budowę fabryki w kraju, zbudowanie specjalnie jedynej serji 100 samochodów „Ralf-Stetysz" o mocy 10K.M.



PODWOZIE SAMOCHODU „RALF-STETYSZ"
(pierwszy od lewej strony twórca samochodu hr. Stefan Tyszkiewicz)

POD HASŁEM WŁASNEJ PRODUKCJI

W szeregu projektów uruchomienia krajowej produkcji samochodów niepomiernie ważkim jest projekt wyzyskania w tym celu C. W. S. Wskazując na konieczność stworzenia tej gałęzi przemysłu — albowiem nasza produkcja samochodów jest, przynajmniej dla mnie, nie jakimś oderwanym celem, lecz koniecznością państwową i społeczną — i proponując na łamach „Szofera Polskiego" Nr 5 r. b. stworzenie placówki, finansującej ten przemysł, w postaci Banku Przemysłu Samochodowego, wskazywałem C. W. S., jako ten właśnie warsztat pracy, który, przy należytem wyzyskaniu go, mógłby dać rezultaty doskonałe.

Zdawałem sobie jednak sprawę z całego szeregu trudności, na jakie proponowana przezemnie akcja natrafi; równocześnie nie przewidywałem, iż nowopowstający Automobilklub Wojskowy będzie tym czynnikiem, który z tak żywiołową poprostu siłą rozpocznie agitację produkcji krajowej.

Wojskowy Klub jest w tem szczęśliwem położeniu, iż może przeprowadzić do końca i w życie wcielić wszelkie na ten temat ideje, że jednak nie dysponuje sumami, niezbędnemi dla uruchomienia en gros produkcji, przeto ograniczyć się może tylko do ruszenia jej z miejsca. Mam — może zbyt optymistycznie w przyszłość zapatrzony — tę niepłonną nadzieję, iż pobudka będzie silna i pozwoli tej gałęzi przemysłu rozwijać się nadal. Proponuję tedy stworzenie „Funduszu krajowej produkcji samochodów", a to w sposób następujący:

1) zbierane przez Automobil - Klub Wojskowy sumy stanowić będą Fundusz Krajowej Produkcji Samochodowej i równocześnie fundusz ten będzie prywatną własnością klubu;
2) zebrany fundusz przeznaczony będzie na uruchomienie polskiej produkcji samochodów w Centralnych Warsztatach Samochodowych w Warszawie;
3) C. W. S. otrzyma pieniądze w charakterze bezprocentowej długoterminowej pożyczki, którą zczasem spłaci do Kasy Wojskowego Automobilklubu.

Jest to szkic. Techniczne jego wykonanie, zagwarantowanie pożyczki, zasady kontroli nad pracami C. W. S-u, wreszcie prerogatywy dla członków, wpłacających pewne kwoty na Fundusz, jak też szereg innych spraw, są kwestją do uregulowania i uzgodnienia.

W myśl powyższych uwag, deklaruję: zobowiązać się w przeciągu jednego miesiąca do dostarczenia Redakcji Automobilisty Wojskowego wykończony i do druku przygotowany podręcznik p. t. „Instalacja Bosch'a", który mam na ukończeniu; podręcznik ten składam gratis z tem, iż, w razie wydrukowania go, tak sumy, przypadające od wydawcy, jak też wszelkie dalsze zyski ze sprzedaży i t. p. — przelewam na Kasę Automobilklubu Wojskowego, jako zaczątek inicjowanego „Funduszu Krajowej Produkcji Samochodów".

Chętnie wysłucham poglądu P. T. Redakcji na niniejszą sprawę i, oczekując słów na ten temat, kreślę się

Bolesław J. Kachel, mag. iur.
porucznik rezerwy

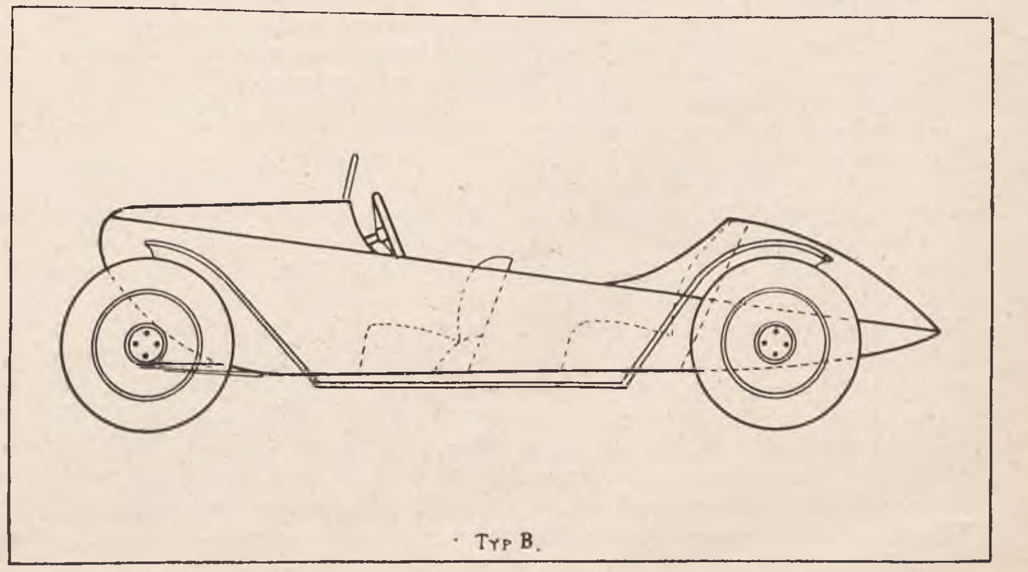
Od Redakcji. Projekt powyższy zostanie omówiony na najbliższem posiedzeniu Zarządu Klubu.

W sprawie samochodu inż. Glücka

Od konstruktora samochodziku „Iradam", którego opis podaliśmy w Nr 2 „Automobilisty Wojskowego", otrzymujemy pismo, w którym inż. Glück proponuje Klubowi za pomoc przy wyprodukowaniu pierwszej serji samochodów, odstąpić potrzebną dla członków klubu liczbę samochodów po cenie kosztów własnych, lub też w inny sposób skompensować tę pomoc, mianowicie ułatwić rozłożeniem na raty kupna wspomnianych samochodów.

Zarząd klubu bardzo poważnie bierze projekty inż. Glücka pod uwagę i pozostaje z samym konstruktorem w kontakcie listownym.

Z chwilą przejścia Centralnych Warsztatów Samochodowych na gospodarczą samowystarczalność, projekt zbudowania serji samochodów „Iradam" inżyniera Glücka przybierze całkiem realne kształty.



Zbliża się maj...

(Rozmyślanie na temat wspólnych wycieczek samochodowych)

Zbliża się maj... pobożne rzesze podążą na majowe nabożeństwa, a mniej pobożne pogrążą się w głębokiej kontemplacji na temat: dokąd najlepiej wybrać się na... majówkę.

No a my, wielbiciele samochodu? Czyż my nie więcej od innych odczuwamy potrzebę rozkoszowania się świeżem powietrzem i upajania pędem tego powietrza. Cóż, kiedy nam tak jeszcze daleko do własnego samochodu. A jeżeliby jednak zrezygnować nieco z zamkniętego kółka, w którem się codzień obracamy i przypomnieć sobie coś o gromadnem spędzaniu czasu?

A gdyby tak zarząd naszego klubu zdołał nabyć jakiegoś tam „Fiata" półciężarowego lub coś podobnego (koniecznie na pneumatykach), przerobił go na sympatyczny (koniecznie sympatyczny) omnibusik i dał możność członkom klubu odbywać od czasu do czasu wraz z rodzinami „majówki", „czerwcówki" i „lipcówki", ma się rozumieć za zwrotem kosztów — czy nie byłoby to dobre?

Bo i naprawdę: szofer nie będzie kosztował, benzyna nie jest tak znowu droga, a gumy przecież nie zawsze odrazu pękają; zresztą któż będzie jechał po kawalersku wiedząc, że taka jazda zazwyczaj słono kosztuje.

Sądzę, że projekt ten, przy dobrych chęciach, mógłby otrzymać realne kształty, a ileż to byłoby prawdziwej uciechy i jak dodatnio wpłynęłoby na rozwój życia towarzyskiego wśród członków klubu.

Ale przepraszam (już widzę wybierających się na wycieczkę)... to jeszcze nie wszystko, zawsze trzeba łączyć przyjemne z pożytecznem i dlatego też każda wycieczka musi dać nietylko zadowolenie z jazdy i przebywania na świeżem powietrzu, ale i wzbudzać coraz to większe zainteresowanie się dziedziną automobilizmu. To też postawiłbym za warunek, wygłaszanie na każdej takiej wycieczce przez jednego z członków klubu, krótkiego odczytu o tem lub innem zagadnieniu z zakresu techniki samochodowej.

Żeby zachęcić do pracy w tym kierunku, redakcja „Automobilisty wojskowego" podawałaby w najbliższym numerze jakie wycieczki odbyły się w ciągu ubiegłego półmiesiąca, na jakie tematy były wygłoszone odczyty i przez kogo mianowicie.

Oprócz tego byłoby nader pożądane organizowanie wycieczek dalszych, któreby miały na celu poznanie kraju, czyli wycieczek krajoznawczych. Krótkie sprawozdanie z takiej wycieczki, zawierające cenne dane dla automobilistów, jak naprzykład: jakiemi drogami najlepiej jechać do danej miejscowości, gdzie się najlepiej zatrzymać, co należałoby zwiedzić i t. p. mogłoby znaleźć też kącik w „Automobiliście" i bezwątpienia byłoby nader mile widziane przez czytelników.

Czy nie wartoby o tem pomyśleć i czy dzięki temu klub nasz nie zyskałby więcej członków, a „Automobilista" więcej czytelników? *J. K.*

Od Redakcji. Projekt ten popieramy w całej rozciągłości. Realnie zostanie omówiony na najbliższem posiedzeniu Zarządu klubu.

Kursy Kierowców Samochodowych organizowane staraniem W. K. S. i M.

na terenie Obozu Szkolnego Wojsk Samochodowych

Obóz szkolny Wojsk Samochodowych ma ustaloną opinję. Kto tylko był na forcie Wolskim i danem mu było zwiedzić Muzeum i Warsztaty Obozu, musiał przyjść do przekonania, że Obóz jest jedną ze szkół najlepiej wyposażonych w pomoce szkolne. Niema w tem zresztą nic dziwnego, jest w tem poprostu pięć lat systematycznej pracy instruktorów, którzy wzajemnie prześcigali się w pomysłach, by stworzyć coraz to nowe modele. Od dość już dawna liczne szkoły i kursy przyjeżdżają na fort Wolski, by zapoznać się z samochodem, by w przeciągu kilkunastu minut pobytu w Muzeum zyskać więcej, niż da się zrobić przez kilka godzin wykładu.

Gdy w łonie Zarządu Wojsk. Klubu Samochod. i Motocykl. powstał projekt otwarcia kursów Kierowców, odrazu pomyślano o tem, by kurs ten urządzić na Woli. Komenda Obozu i odnośne władze wyższe w osobie Pana płk. Mrozińskiego stanęły na tem stanowisku, że modele Obozu nie są na to, by je trzymać pod kluczem i zezwolenie na prowadzenie Kursów w Obozie było uzyskane z łatwością. Kierownictwo Kursów Zarząd W. K. S. i M. powierzył Mjr. Hryniewskiemu, Komendantowi Obozu i oczywiście, nie można było zrobić trafniejszego wyboru. Mjr. Hryniewski ze swej strony zaangażował wykładowców, którzy obok gruntownej znajomości przedmiotu, posiadają umiejętność jasnego i zajmującego wykładania. Są to wytrawni wykładowcy Obozu, rozchwytywani przez inne szkoły techniczne.

Czy wobec takich warunków można pytać, jakim jest Kurs Kierowców, zorganizowany przez W. K. S. i M.? Jest to bezwątpienia najlepszy w swoim rodzaju kurs w Warszawie.

Inaczej być nie mogło.

2-gi Kurs Kierowców

Wobec olbrzymiego zainteresowania się oficerów garnizonu Warszawskiego pierwszym kursem kierowców sam. zorganizowanym w Obozie szkolnym wojsk samochodowych przy Wojskowym Klubie Samoch. i Motocyklow. w dniu 22 zeszłego mies. dla zgłaszających się nowych kandydatów na kurs, Zarząd Klubu otwiera 2-gi kurs kierowców samoch. z dniem 19-go kwietnia b. r.

Na kurs uczęszczać mogą także żony i członkowie rodzin oficerów, a także i podoficerowie.

Opłata za kurs wynosi dla członków klubu 80 zł., dla niečzłonków 100 (płatnych w czterech ratach. Kurs trwa dwa miesiące. Wykłady odbywają się w Obozie Szkolnym Wojsk Samoch. w godzinach popołudniowych. Dojazd do samego miejsca tramwajem 23 z Placu Teatralnego.

Zapisy przyjmuje Sekretarjat Klubu, codziennie od g. 18 — 20 za wyjątkiem niedziel i świąt (tel. 51-25).

Nasz tabor samochodowy w roku 1925.

Dane statystyczne, o ilościowym stanie naszego taboru samochodowego w roku 1925, które opracowane zostały przez Ministerstwo Robót Publicznych podają, że na dzień 1 stycznia r. b. znajdowało się na terenie Rzeczypospolitej 17.151 pojazdów mechanicznych, wtem samochodów osobowych 8.765, dorożek samochowych 2.283, autobusów 756, samochodów ciężarowych 2.811, motocykli 2.481, oraz innych pojazdów mechanicznych 52.

W tej liczbie największą cyfrę pojazdów mechanicznych posiada Warszawa — 4.085 w tem dorożek 1.268 i wozów ciężarowych 743; osobowych 1.719, oraz 343 motocykle.

Na drugiem miejscu stoi województwo Poznańskie — 2.955 pojazdów 1895 samochodów osobowych, 265 dorożek, 224 wozy ciężarowe i 508 motocykli.

Województwo Śląskie posiada największą liczbę motocykli, a mianowicie 520 na ogólną cyfrę 2346 pojazdów mechanicznych. W tej liczbie samochodów osobowych 1237, dorożek 37 i wozów ciężarowych 224.

Następnie co do ogólnej ilości pojazdów, na czwartem miejscu stoi województwo Krakowskie — 1375 pojazdów, wtem 309 motocykli. Dalej województwo Pomorskie 1345 pojazdów, wtem 317 motocykli i województwo Łódzkie 1216 pojazdów mechanicznych wtem 226 motocykli.

Województwo Lwowskie liczy 911 pojazdów, wojew. Warszawskie 896 i Kieleckie 799. Pozostałe województwa niedosięgają nawet 300 pojazdów na swojem terytorjum.

W porównaniu wyżej przytoczonych cyfr, z danemi statystycznemi na dzień 1 lipca 1925 roku, tabor samochodowo-motocyklowy na całem terytorjum Rzeczypospolitej wzrósł o 13%, wtedy gdy w okresie od 1 stycznia do 31 czerwca 1925 roku przyrost wynosił 33%.

Tłumaczy się to wiosennym okresem sezonowym, w którym zwykle następuje największy przyrost samochodów i stopniowo zamiera ku jesieni i zimie.

W stosunku do stanu zaludnienia, jeden pojazd mechaniczny wypada w dniu 1 lipca 1925 roku — na 1763 mieszkańców, wtedy gdy w dniu 1 stycznia 1926 r. — przypada jeden pojazd mechaniczny na 1566 mieszkańców.

Największy przyrost pojazdów mechanicznych za ostatnie półrocze odnotowano w województwach Tarnopolskiem 64%, Poleskiem 50%, Lubelskiem 31% i Wołyńskim 29%. Najmniejszy zaś przyrost obejmuje województwa: Krakowskie 5%, Śląsk i Warszawa po 7%.

„MOTOCYKLISTA“

DZIAŁ POŚWIĘCONY SPRAWOM MOTOCYKLOWYM

pod redakcją kpt. Stanisława Szydelskiego

II-GI POLSKI RAID MOTOCYKLOWY

Polski Klub Motocyklowy organizuje w dniach 13, 14, 15 i 16 maja 1926 r. II-gi polski raid motocyklowy na przestrzeni 1000 klm. w czterech etapach, szlakiem:

I etap: Warszawa, Jabłonna, Modlin, Płońsk, Góra, Drobin, Sierpc, Rypin, Dobrzyń, Golub, Kowalewo, Toruń — razem 245 klm.

II etap: Toruń, Chełmża, Stolno, Grudziądz, Nowe, Gniew, Tczew, Gdańsk, razem 184 klm.

III etap: Gdańsk, Gdynia, Ruda, Wejherowo, Szemut Łebno, Przodkowo, Kartuzy, Kościerzyna, Korne, Chojniec, Sępolno, Więcbork, Nakło, Bydgoszcz, razem 285 klm.

IV etap: Bydgoszcz, Inowrocław, Strzelno, Brześć, Włocławek, Krośniewice, Kutno, Łowicz, Sochaczew, Błonie, Warszawa — razem 286 klm.

Dalsze szczegóły w następnym numerze.

NAGRODA WĘDROWNA KORPUSU OFICERÓW WOJSK SAMOCHODOWYCH

W poprzednim numerze pozwoliłem sobie zwrócić uwagę kolegów klubowych, że w naszych dążeniach sportowych powinniśmy właściwie iść po linji najmniejszego, a nie największego oporu, to jest zadowalać się początkowo małem, czyli jeszcze inaczej mówiąc, z początku zdobyć motocykl małej siły, a dopiero później myśleć o samochodzie.

Uważam, że koledzy oficerowie-automobiliści jako najlepiej obeznani z tą dziedziną techniki, powinni poprzeć dążenia w tym kierunku, a nawet wywrzeć pewną presję moralną. Pod presją, rozumiem tu położenie specjalnego nacisku na konieczność uprawiania treningu na motocyklu małej siły i przyjmowania udziału w wyścigach i rajdach motocyklowych.

Śmiem sądzić, że presję taką możnaby wywrzeć przez utworzenie nagrody wędrownej dla tych motocyklistów, którzy zdołają osiągnąć maksimum szybkości i sprawności maszyny przy minimum kosztów. Dziś, gdy cały świat automobilowy postawił sobie za zadanie uzyskanie jak największych oszczędności w zużyciu materjałów pędnych i korzystanie z usług małych samochodzików jest zupełnie dobrze widziane, sądzę, że zwrócenie uwagi na tani i mało kosztujący w eksploatacji motocykl będzie zupełnie na czasie. Ma się rozumieć, że cele wojskowe raczej zmuszają do zainteresowania się motocyklem dużej siły, ale mnie się zdaje, że stare przysłowie o wróblu i gołębiu i tu może mieć zastosowanie.

A więc do czynu: rzucam myśl, od Was Koledzy oczekuję głosów i czynów; mam nadzieję, że myśl ta spotka się z żywym oddźwiękiem kolegów-oficerów wojska samochodowego; szczegóły pozostawiam dotychczasowym organizatorom wyścigów i rajdów i jestem głęboko przekonany, że zechcą oni i potrafią nadać mojemu projektowi konkretne kształty.

Ufundowanie takiej nagrody zwalczyłoby przedewszystkiem niesłuszny przesąd i uprzedzenie do słabych maszyn, zachęciłoby do uprawiania nietylko turystycznej ale i sportowej jazdy, oraz dobitnie podkreśliło, że oficerowie samochodowi to też sportowcy, dla których samochód i motocykl jest tem, czem koń dla kawalerzysty.

A teraz weźmy tę rzecz praktycznie. Nie przeczę, że każdy nadzwyczajny wydatek dla oficera, w obecnych ciężkich czasach, jest bardzo a bardzo niepożądany, ale któż nam każe nagrodę zakupić natychmiast — zdecydujmy się na to, że ma ona być bezwzględnie i zbierajmy złote i grosze potrochu, co miesiąc, a nie zdążymy się obejrzeć, gdy będziemy mogli podkreślić nietylko słowem, ale i czynem, że istniejemy jako korpus samodzielny, że żyjemy i działamy, chociaż niektórzy woleliby nas widzieć w mundurach artylerzystów, a nawet piechoty.

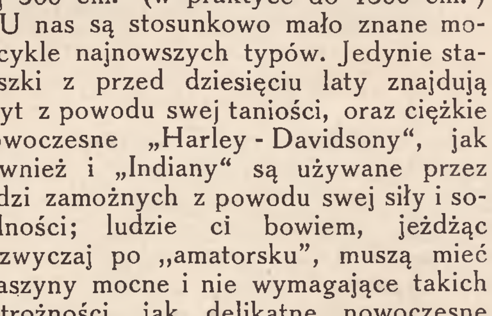
Nie zapominajmy, że saperzy stawiają w Warszawie pomnik „sapera“, a o nas coraz to więcej chcieliby wszyscy zapomnieć.

Kpt. Jerzy Kulesza

Charakterystyka nowoczesnych motocykli

W ostatnich czasach zaczęły się już różne typy motocykli całkiem wyraźnie ustalać i stabilizować na kilka następujących kategoryj: rowery motorowe i lekkie motocykle do 175 cm.^{3} objętości cylindrowej; motocykle średniej wagi — od 250 cm.^{3} do 500 cm.^{3} objętości cylindrowej, wreszcie motocykle ciężkie — powyżej 500 cm.^{3} (w praktyce do 1300 cm.^{3})

U nas są stosunkowo mało znane motocykle najnowszych typów. Jedynie staruszki z przed dziesięciu laty znajdują zbyt z powodu swej taniości, oraz ciężkie nowoczesne „Harley-Davidsony“, jak również i „Indiany“ są używane przez ludzi zamożnych z powodu swej siły i solidności; ludzie ci bowiem, jeżdżąc zazwyczaj po „amatorsku“, muszą mieć maszyny mocne i nie wymagające takich ostrożności, jak delikatne nowoczesne konstrukcje francuskie, belgijskie i angielskie, będące szczytem techniki motocyklowej. Jako przykład stanu naszego



Rys. 1

posiadania i wartości starych maszyn, znajdujących się w Polsce, przytoczę opinję kpt. Szydelskiego w sprawie konieczności utworzenia w Polsce muzeum motocyklowego, iż „wystarczy zebrać wszystkie motocykle, kursujące w Polsce, a już będziemy mieli doskonałe muzeum starożytności“.

Do kategorji motocykli lekkich zaliczamy rowery z motorkami, oraz słabe motocykle o sile $\frac{3}{4}$ do 2 HP (rys. 1). Posiadają one przeważnie silniki dwutaktowe, rzadziej czterotaktowe, chłodzone powietrzem, o ilości obrotów do 3500 na minutę, zużywające od 1 — 3 litrów benzyny na 100 klm i pozwalające uzyskać na torze maksymalną szybkość od 30 do 90 klm/godz. Są to motocykle o dość słabej konstrukcji z resorowym przednim widelcem, oraz wygodnem siodełkiem, które amortyzuje nierówności drogi. Koła bywają zwykle o wymiarach $28'' \times 1\frac{3}{4}''$, lub $26'' \times 2''$. Motocykle powyższe nie nadają się do użytku u nas, gdzie stan bruków w mieście, jak i szos woła o pomstę do nieba. Najbardziej znanemi u nas firmami, produkującemi lekkie motocykle są: „Moto-Reve“, „Cyclette“, „Alcyon“, „Evans“, „Wanderer“, „Fex“, „Puch“ i inne.

Poważniejszą i daleko użyteczniejszą kategorję stanowią motocykle od 250 cm^3 do 500 cm^3 objętości cylindrowej. W tym dziale wybijają się już pewne marki, które prześcigają się wzajemnie w do-

broci swych wyrobów. Naogół przeważają silniki jednocylindrowe, dwu- lub czterotaktowe, (rys. 2), z gazownikiem regulowanym na benzynę i powietrze odręcznie (najczęściej „Amac” lub „Longuemarre”) i magnetem wysokiego napięcia, chłodzone powietrzem. Skrzynka przekładniowa o dwóch, trzech lub czterech szybkościach, w jednym karterze ze sprzęgłem; napęd łańcuchowy, pasowy lub kombinacja tych dwóch systemów; resorowanie tylko przedniego widelca, kick-starter i oświetlenie elektryczne; dwa hamulce: na tylne i przednie koło, oraz bagażnik, pozwalający na założenie drugiego siedzenia dla pasażera.

Motocykle powyższej kategorji są najczęściej używane, i to nawet z wózkami bocznemi, konkurując z powodzeniem z maszynami silnemi pod względem nietylko ekonomji, ale nawet i szybkości



Rys. 2

bezwzględnej. Widzimy też i kilka ciekawych konstrukcyj. Np. firma francuska „Gnom et Rone” buduje między innemi typ o czterotaktowym silniku jednocylindrowym, szybkobieżnym 500 cm^3 objętości cylindrowej — 16 HP, (z zaworami górnemi, zdejmowaną głowicą i wysokiem sprężaniu), zwanem „moteur tres poussé”. Również ciekawy jest motocykl angielski „Rudge - Multi” z bardzo oryginalną zmianą przekładni przez ściskanie i rozszerzanie tarcz pasowych, oraz „Rudge-four speed” czterobiegowy, 3½ HP, który na ostatnich zawodach motocyklowych wojskowych osiągnął czas lepszy od Harleya 11 HP. Angielski „Scott” jest też pewną osobliwością: posiada on specjalną, niską ramę oraz silnik dwucylindrowy, dwutaktowy, z cylindrami obok siebie, chłodzony wodą. Wyróżnić należy przytem szereg firm, jak „Norton”, „Triumph”, „Cleveland”, „B. S. A.”, „New Hudson”, „Rover”, „A. J. S.”, „Motosacoche”, „René Gillet”, „Rovin”, „Bleriot”, „D. F. R.”, „F. N.”, „Sarolea”, „Koehler - Escoffler”, „Frera - Milano”, „Douglas”, motor „J. A. P.” i dwucylindrowy „Peugeot”, który ma cylindry powietrzem chłodzone — obok siebie; zawory górne, sterowane wałem rozrządczym na głowicy; skrzynkę biegów i sprzęgło w jednym karterze z silnikiem. Silnik ten ma 500 cm^3, skok 82 mm, średnica 62 mm i daje imponującą liczbę 27 HP przy obrocie 5000 obrotów na minutę. (Przy jeździe na dalsze dystanse dopuszcza się tylko do 4500 obr./min.). Jeden koniec wału korbowego, wychodzący z karteru, niesie zewnętrzne koło zamachowe, drugi zaś służy do przeniesienia napędu.

Z osobliwości również wymienić należy silnik motocyklowy Brandshaw: jest to jednocylindrowy czterotaktowiec o górnych zaworach i zdejmowanej głowicy, cylinder chłodzony oliwą, służącą też i do smarowania, zmienianą co 700 klm. Silnik ten o wymiarach 68 × 96 mm ma 350 cm^3 objętości cylindrowej i rozwija 10 HP przy 3000 obr./min.

Niemieckie fabrykaty nie mają naogół ustalonego typu średniej wagi. Podzielić je można na motocykle lekkie — do 3 HP i ciężkie od 5 do 12 HP. Wśród marek tych nienajlepszych zresztą, przodują: „N. S. U.”, „Wanderer”, „Adler”, „Elsner”, „Rex”, „Puch” i inne. Amerykańska firma „Idjan” buduje bardzo wygodny typ pośredni między średnim i ciężkim — dwucylindrowy 5 HP „Indjan-Scout” (rys. 3).

Pozostaje kategorja motocykli ciężkich o objętości cylindrowej wyżej 500 cm^3. Maszyny te, używane przeważnie z wózkami bocznemi, buduje przeważnie Ameryka, choć i inne kraje też posiadają typy ciężkie. Silniki tych maszyn są dwu, trzy i czterocylindrowe, chłodzone przeważnie powietrzem, ramy mocne, koła 28″ × 3″, lub 27″ × 3½, trzy biegi, przeniesienie łańcuchowe, rzadziej kardanowe; regulacja gazu i zapłonu przeważnie kręconemi rączkami; instalacja elektryczna‘ dobrze odre.orowany przedni widelec i wózek, oraz doskonałe siodło — dopełniają wygody. Motocykle te zużywają około 6 litrów benzyny na 100 klm i chetnie są widziane przez amatorów, szczególniej u nas. Jednym z najbardziej znanych motocykli ciężkich jest „Harley-Davidson”, który przedstawia potężny typ amerykańskiej maszyny, rozwijający przy odpowiedniej przekładni szybkość do 120 klm/godz. (z wózkiem), a do 150 klm/godz. solo.

Dalej idą również amerykańskie: „Indjan“, „Excelsior” i „Henderson”. Ostatni, jak i belgijski „F. N.” posiada silnik czterocylindrowy, powietrzem chło-



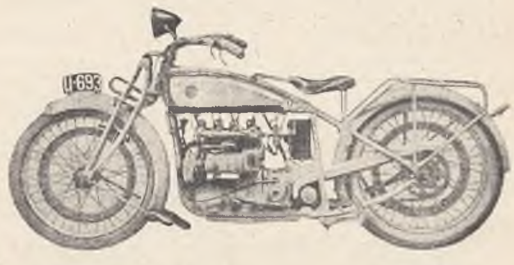
Rys. 3

dzony i podobny jest raczej do samochodu na dwuch kołach niż do motocykla. Używa go między innymi policja amerykańska, jako pojedynkę, oraz „Side”.

Niemcy również skłaniają się ku silnym motocyklom, budując znacznie gorsze pod względem konstrukcyjnym i praktycznym maszyny, jak: „N. S. U.”, „Otto”, „Mars” i inne.

Najczęściej spotykanym typem jest typ motocykla średniej objętości cylindrowej o jednocylindrowym silniku szybkobieżnym, cztero- lub dwutaktowym, chłodzonym powietrzem, skok duży i wysoki stopień sprężania, głowica zdejmowana, w niej zawory górne, sterowane popychaczami; t oki i kartery aluminjowe; skrzynka przekładniowa stanowi całość ze sprzęgłem; posiada ona zwykle trzy szybkości i czasem bywa umieszczona z silnikiem we wspólnym karterze; przeniesienie pasowe lub łańcuchowe. Regulacja dopływu mieszanki i powietrza zapomocą manetek na kierowniku; sprzęgło przy lewej rączce kierownika wyłączane dźwignią, lub pedałem; długa rura wydechowa (zwykle bez tłumika), odprowadzająca spaliny na tylne koło. Kierowniki krótkie i szerokie, przednie widelce resorowane, miękkie siodła i mocne bagażniki, umożliwiające założenie poduszki sprężynowej dla pasażera. Koła o wymiarach 26″ × 2½″, 26″ × 3″ i 28″ × 3″, na tylnem kole zwykle 26″ × 3″, lub 28″ × 3½″), kickstartery i instalacje elektryczne, oraz — stosowane coraz częściej — koła wymienne dopełniają całości, dając pewny, ekonomiczny, silny, szybki, wygodny i stosunkowo tani motocykl.

Wspomnieć jeszcze wypada o najnowszej konstrukcji silnika motocyklowego, który w marcu r. b. wypuścił na próbę fabrykant motocykli, francuz Rovin. Silnik



Rys. 4

ten ma dwa cylindry, położone obok siebie, chłodzone powietrzem o wymiarach: średnica 42 mm, skok 45 mm, co daje 125 cm^3 objętości cylindrowe`. Jest on dwutaktowy i posiada trzy gazowniki „A. H. A. C.”: po jednym przy każdym cylindrze, a oprócz tego jeden, umieszczony przed pompą odśrodkową, służącą do przekarmiania silnika na dużych obrotach. Silnik działa normalnie przy 7000 — 8000 obr. na min.; wtedy wirnik pompy robi około 30.000 obr./min. Ciekawe jest to, że pompa umieszczona jest pomiędzy gazownikiem, a przewodem ssącym silnika (w innych konstrukcjach przeważnie wtłacza się sprężone powietrze do gazownika). Tłoki i korbowody ze stopów glinowych (aluminjowych) ważą śmiesznie mało, a cały silnik waży około 8 kg. Zapalanie zapomocą cewki i akumulatora, gdyż magneto nie mogłoby pracować przy takiej ilości obrotów. Silnik ten wykazał się nadzwyczajnemi zaletami, dając siłę 18 HP i stosowany będzie do motocykli „Rovin” już w roku bieżącym.

Witold Rychter.

SPROSTOWANIE

W 3 numerze „Automobilisty Wojskowego” w dziale „Motocyklista” był mylnie podany podział funkcyj między członkami Komitetu P. K. M

Winno być:

Sekretarz jeneralny i gospodarz — p. Ryszard Czaplicki

Skarbnik i bibljotekarz — p. Bohdan Werner.

MOTOCYKLIŚCI POPIERAJCIE SWÓJ ORGAN!

Międzynarodowa Federacja Klubów Motocyklowych „F. I. C. M."

Impuls do stworzenia tej organizacji dały pierwsze wyścigi o międzynarodowy puhar dla motocykli, które się odbyły w 1904 roku w Dourdan pod Paryżem, a zorganizowane na zasadzie regulaminu Puhara Gordon Bennet dla samochodów. Po powyższym wyścigu zorjentowano się, że dla ochrony interesów konkurujących krajów niezbędnym jest by regulaminy międzynarodowych wyścigów motocyklowych były opracowywane przez jakąś fachową, międzynarodową organizację. Powstała myśl stworzenia międzynarodowej federacji klubów motocyklowych (Federation International des Clubes Motocyclistes).

Pierwszy kongres F. I. C. M. odbył się w Paryżu 21—22 grudnia 1904 r. Na powyższym kongresie były reprezentowane: Francja, Anglja, Danja, Austrja, Niemcy i Belgja. Główną uchwałą powyższego kongresu było przyjęcie angielskiego systemu licencji sportowych dla współzawodników, przyczem postanowiono uznawać licencje wydawane przez państwowe organizacje sportu motocyklowego każdego kraju oraz bezwzględnie nie uznawać licencje nieuznane przez organizacje narodowościowe. Na powyższym kongresie omawiane były również sprawy ułatwień celnych dla celów turystycznych. W ten sposób rozpoczęła swoją działalność federacja uznana odrazu na całym świecie, jako najwyższa władza międzynarodowa sportu motocyklowego.

Działalność F. I. C. M. w pierwszych latach po powstaniu była mało produkcyjna. Przejawiała się ona tylko podczas wyścigów o puhar międzynarodowy w latach 1905 i 1906, poczem nastąpił dłuższy okres zupełnej martwoty. Została ona dopiero odtworzona podczas kongresu odbytego w listopadzie 1912 r. w Londynie. Od tego czasu wyjąwszy okres wojny światowej, działalność federacji i jej wpływy stale wzrastają. Na zjeździe w 1912 r. stworzono stały sekretarjat i postanowiono organizować corocznie „zawody regularności", które się miały odbywać po kolei w każdem państwie.

Pierwsze takie zawody odbyły się w Anglji w czasie 6-cio dniowych zawodów A.C.U. Jedyną jednak drużyną cudzoziemską, która się stawiła, była drużyna francuska.

W następnym roku było postanowione zorganizować te zawody w Alpach francuskich z wyjazdem z Grenobli. Przed samym jednak terminem zawodów wybuchła wojna europejska.

Siłą rzeczy działalność F. I. C. M. zamarła na pięć lat. Po skończonej wojnie pierwsze zebranie federacji odbyło się w Londynie w 1920 r. Stawili się delegaci: Anglji, Francji, Belgji, Holandji, St. Zjednoczonych i Szwajcarji.

Zostało postanowionem, że Niemcy i Austrja z powodu nieopłacenia składek członkowskich zostają skreślone z listy członków federacji. Dalsza uchwała głosiła, że podania powyższych państw o przyjęciu ich do F. I. C. M. będą mogły być rozpatrzone dopiero wtedy, gdy zostaną one przyjęte do Ligi Narodów.

Na powyższym zjeździe została wyłoniona podkomisja dla opracowania regulaminu międzynarodowych zawodów i przestudjowania sprawy ujednostajnienia warunków międzynarodowych rekordów.

Postanowiono również, że międzynarodowe zawody regularności zostaną zorganizowane przez unję motocyklową Francji w terminie 25 lipiec — 1 sierpień z wyjazdem z Grenobli na trasie wyznaczonej dla nieodbytych zawodów w roku 1914. Powyższe zawody odbyły się w ustalonym terminie i były nadzwyczajnie zorganizowane. Zwycięstwo odniosła drużyna szwajcarska.

Następny kongres odbył się w Paryżu natychmiast po wyżej wymienionych zawodach przy udziale delegatów Anglji, Francji, Szwajcarji i Belgji. Do federacji zostały przyjęte dwa nowe państwa: Szwecja i Norwegja. Na powyższym zjeździe był omawiany między innemi regulamin międzynarodowych zawodów motocyklowych. Pozatem postanowiono że międzynarodowe zawody motocyklowe odbędą się w Szwajcarji.

Następny kongres federacji odbył się w czerwcu 1921 roku w Brukseli przy udziale delegatów Anglji, Francji, Włoch, Belgji, Szwajcarji, Danji i St. Zjednoczonych. Przyjęto do federacji Hiszpanję.

Zatwierdzono ostatecznie regulamin międzynarodowych zawodów. Zatwierdzono również przedstawiony przez Szwajcarję rugulamin sześciodniowych międzynarodowych zawodów na rok 1921. Zaznaczyć trzeba, że po raz pierwszy nieuznano za rekord światowy żadnego z rekordów amerykańskich. 10-go grudnia 1923 roku odbył się w Paryżu następny kongres F. I. C. M. przy współudziale delegatów Francji, Anglji, Belgji, Holandji, Danji, Czechosłowacji, Szwajcarji, Hiszpanji, Finlandji i Włoch. Przyjęto dymisję Ameryki, oraz wybrano władze federacji w składzie:

Prezes — Hr. Alberto Bonacossa (Włochy), V. Prezesi — Neher (Szwajcarja), Longuemare (Francja), Brereton (Anglja), Sekretarz — gen. Loughborough (Anglja), Skarbnik — Sharp (Anglja):

A gdzie Polska? (przyp. Redakcji).

W następnym numerze podamy bardzo ciekawy „Projekt próbnego zaopatrzenia 50 oficerów Wojsk Samochodowych w motocykle zakupione z kredytów na zapas mob.", opracowany przez kpt. St. Szydelskiego.

Wskazówki i informacje dla automobilistów wyjeżdżających zagranicę

Automobilista wyjeżdżający zagranicę winien zaopatrzyć się w następujące dokumenty:

a) *Paszport* zagraniczny, zaopatrzony w wizy konsularne tych państw do których wyjeżdża;

b) *Świadectwo* wyjazdowego Urzędu Celnego na samochód.

c) *Międzynarodowe Świadectwo* Drogowe na samochód lub motocykl (Certificat International de Route).

Świadectwa powyższe wydają Wojewódzkie Okręgowe Dyrekcje Robót Publicznych oraz Automobilklub Polski w Warszawie — z upoważnienia Ministerstwa Robót Publicznych. Międzynarodowe Swiadectwo Drogowe ważne jest na przeciąg jednego roku, od daty wystawienia i służy dla wielokrotnych wyjazdów zagranicę w tym terminie.

Każdy samochód (motocykl) wyjeżdżający zagranicę musi posiadać oprócz miejscowych znaków rejestracyjnych, tablicę z literami P L, przepisanej formy, oznaczającą polską przynależność państwową.

Tablice P L dostarcza Automobilklub Polski w Warszawie po cenie kosztu.

Koszt wystawienia Międzynarodowego Świadectwa Drogowego wraz z tablicą P L wynosi w Automobilklubie Polski — Zł. 15.—

d) *Tryptyki.* Automobilklub Polski w Warszawie wydaje swoim członkom tryptyki, na zasadzie których to dokumentów każdy członek Klubu, udający się swoim samochodem (motocyklem na czasowy pobyt zagranicę, zostaje, za poręczeniem Automobilklubu Polski, zwolniony od obowiązku składania odpowiedniej kaucji na granicy.

Wszystkie udogodnienia, wypływające z używalności i otrzymywania tryptyków, przysługują również członkom Klubów afiljowanych którzy mogą otrzymywać te dokumenty za pośrednictwem tych Klubów w Automobilklubie Polski.

Każdy tryptyk służy dla wjazdu i wyjazdu (względnie wielokrotnych wjazdów i wyjazdów) do jednego tylko kraju, na który dokument ten jest wystawiony, a mianowicie: do Anglji, Austrji, Belgji, Danji, Finlandji, Holandji, Hiszpanji, Niemiec, Norwegji, Szwecji, Szwajcarji, Węgier, Jugosławji na 12 miesięcy od daty wystawienia, do Francji na 3 miesiące, do Czechosłowacji i Rumunji na 6 miesięcy.

Obecnie Automobilklub Polski, pragnąc ułatwić członkom swym wyjazdy zagranicę i dać im możność uniknięcia deponowania bardzo wysokich sum pieniężnych w walutach obcych, zawarł umowę z Poznańskim Bankiem Ubezpieczeń w Warszawie, mocą którego wymienione Towarzystwo bierze na siebie gwarancję do wysokości opłat celnych, za wszelkie te zobowiązania względnie straty, które mogłyby powstać z tytułu niewywiezienia przez Członka Klubu samochodu (motocyklu) w określonym w tryptyku terminie.

Automobilklub Polski wydaje tryptyki na następujące kraje:

Anglję, Austrję, Belgję, Czechosłowację, Danję, Finlandję, Francję, Holandję, Hiszpanję, Niemcy, Norwegję, Rumunję, Szwecję, Szwajcarję, Węgry, Jugosławje i Łotwę.

Z powodu braku umowy tryptykowej z Włochami, Automobilklub Polski narazie tryptyków na ten kraj nie wystawia; — ułatwia jednak swym członkom uzyskanie tych dokumentów u zaprzyjaźnionych Klubów zagranicznych.

Książeczki Przepustek Granicznych. W najbliższym czasie projektowane jest po zatwierdzeniu przez Ministerstwo Skarbu wprowadzenie w Polsce książeczek—Przepustek Granicznych (Carnets de Passages en Douanes) używanych obecnie prawie we wszystkich krajach europejskich.

Książeczka Przepustek Granicznych ma na celu: ułatwienie podróży w zakresie Wielkiej Turystyki Europejskiej służy dla użytku turystów, zamierzających przejechać kolejno granice kilku państw; zastępuje i jednoczy w sobie wszystkie dotychczas używane dokumenty, niedogodne ze względu na ich liczebność i różnorodność, jako to: przepustki zwrotne (Passavant), tryptyki i .t. p.; umożliwia wjazd do jakiegokolwiek kraju li tylko po stwierdzeniu wyjazdu z kraju ościennego; wyłącza omyłki i nieporozumienia; ułatwia likwidację wszelkich formalności po ukończonej podróży.

Konferencja międzyministerjalna w sprawie zmiany międzynarodowej konwencji automobilowej

W dniu 10 b. m. odbyła się konferencja międzyministerjalna, w sprawie zmiany międzynarodowej konwencji samochodowej. Zadaniem konferencji tej było opracowanie wniosków, jakie postawić winien przedstawiciel Polski na konferencji międzynarodowej, która odbędzie się w końcu b. m. w Paryżu.

Z ubolewaniem należy zaznaczyć, że na konferencję tą nie został zaproszony Wojskowy Klub Samochodowy i Motocyklowy, aczkolwiek inne kluby samochodowe, nawet prowincjonalne były w swoim czasie o konferencji tej powiadomione i zaproszone.

Z Wielkopolskiego Automobilklubu

W ubiegłym tygodniu odbyło się walne zgromadzenie Automobilklubu Wielkopolski, pod przewodnictwem prezesa p. Rola-Szadkowskiego. Walne zgromadzenie uchwaliło przystąpić do budowy toru wyścigowego w trójkącie szos pod Poznaniem. W dotychczasowych pertraktacjach z odpowiedniemi instytucjami klub otrzymał prawo rozporządzania tym terenem w czasie od 1 kwietnia do 30 września. W przyszłości tor ten ma być oddany przez Ministerstwo Robót Publicznych do wyłącznej dyspozycji klubu. Automobilklub Wielkopolski organizuje w roku bieżącym wyścigi samochodowe w Bydgoszczy (2 maja), wyścigi samochodowe w Poznaniu 30 maja i 5 września, oraz raid poznańsko-kaszubski od 3 do 6 lipca. Do komitetu Klubu wybrano: na członka honorowego p. Rola-Szadkowskiego, na członków rzeczywistych Komitetu: dyr. Głowackiego, dyr. Dobrzańskiego, dyr. Hopkego, dra Frylinga z Bydgoszczy i p. Świnarskiego.

Pożar garażu

W dniu 4 b. m. o godz. 1-ej w nocy wybuchł w 1-ym dywizjonie samochodowym pożar garażu kolumny osobowej, przyczem uległo spaleniu 26 samochodów i 2 motocykle.

Z przeprowadzonego dochodzenia okazało się, że przyczyną pożaru była nieostrożność jednego z telefonistów, który czyścił mundur benzyną wpobliżu rozpalonego pieca. Wybuch bańki z benzyną spowodował zapalenie się drewnianego stropu nad kancelarją garażu, skąd płomień przerzucił się na sąsiadujący garaż kolumny.

Budynek kolumny spłonął w ciągu 20 minut, co świadczy, że pomieszczenie, w którem znajdowały się samochody, było zupełnie nieodpowiednie, jak wogóle większość lokali, zajętych przez Wojska Samochodowe. Ogień spowodował wysadzenie korków w zbiornikach benzynowych przy samochodach, co uniemożliwiło wyprowadzenie tych ostatnich z garażu, nie patrząc na wysiłki ze strony personelu kolumny.

Energiczna akcja straży ogniowej i personelu dywizjonu umiejscowiła ogień, dzięki czemu ocalały inne budynki.

Faktyczne straty wynoszą 136.290 zł., a nie miljon złotych, jak podały niektóre dzienniki.

Tabor samochodowy jest zmagazynowany przeważnie w budynkach drewnianych, a więc łatwopalnych, a brak kredytów uniemożliwia postawienie garaży, odpowiadających wymaganym warunkom.

Jak widzimy, oszczędności w tej dziedzinie dają jak najbardziej opłakane rezultaty.

Poradnik techniczny

Co może być przyczyną dosyć częstych stosunkowo pożarów samochodu?

Przyczyny pożarów na samochodach dadzą się w ogólnych zarysach sprowadzić do trzech:

1) Nieostrożność kierowcy, który naprzykład manipuluje przy mechanizmie w pobliżu benzyny z zapalonym papierosem lub co gorsze jeszcze przyświeca sobie zapałką.

2) Niedokładne umocowanie kabli na świecach, które pozwoli na obsunięcie się kabla ze świecy. O ile w danym wypadku końcówka kabla zbliży się do masy samochodu na odległość paru milimetrów, powstanie silna iskra, mogąca zapalić rozlaną w pobliżu benzynę.

3) Nieregularność pracy samego silnika, powodująca zwrócenie zapalonej mieszanki w cylindrze, do rury ssącej i karburatora (zjawisko to znane jest popularnie jako kichanie motoru).

Wiemy, że okres ssania jest poprzedzony wydechem, gdzie tłok, dążąc z dolnego martwego punktu do górnego, wyrzuca bezużyteczne już dla siebie spaliny.

Przypuśćmy, że z jakiejkolwiek przyczyny świeca nie spali sprężonej w cylindrze mieszanki, to w okresie wydechu, po otwarciu zaworu wydechowego, mieszanka zostanie zapalona od nagrzanej rury wydechowej, a gwałtowne spalenie jej nastąpi częściowo w cylindrze, częściowo w rurze wydechowej, powodując tem silny trzask w tłumiku.

Przypuśćmy dalej, że znowu z jakiejkolwiek przyczyny, mieszanka wessana do cylindra będzie ubogą w paliwo (benzynę) i jako taka trudniej wybucha. Spalanie jej będzie powolne, spaliny nie skierują się do rury wydechowej. Z chwilą dojścia tłoka do górnego martwego punktu, paląca się mieszanka będzie częściowo sprężana, temwięcej, że i wentyl wydechowy jest w okresie zamknięcia. Bezpośrednio więc po otwarciu zaworu ssącego, paląca się mieszanka, mając zawor wydechowy zamknięty, skieruje się do przewodu ssącego i w warunkach dogodnych spowoduje pożar.

Reasumując powyższe, należy bardzo skrupulatnie przestrzegać czystości silnika, bezwzględnie unikać przelewania benzyny przez karburator oraz gromadzenia się materjałów palnych w fartuchu pod silnikiem.

FELJETON

Historja pewnego „Oaklanda"...

Był sobie pewien „Oakland" (oczywiście samochód...), już mocno drasnięty zębem czasu i z „felerem"... w dyferencjale i którego pewna firma pragnęła się pozbyć za cenę... 1200 zł.

Miał być wystawiony na licytację...

*

I był sobie pewien naiwny nasz kolega... który tego „Oaklanda" chciał dla siebie i to w dodatku na raty...

Chodził, biegał, pisał... męczył siebie i innych, wreszcie wymógł na firmie przyrzeczenie, że „Oaklanda" w razie kupna na licytacji lub jeśli by ta maszyna spadła z licytacji, dostanie na raty.

Kolega nasz nie posiadał się z radości...

Postawił garaż, przyjął mechanika, kupił beczkę benzyny, 10 litrów rycyny... oczywiście dla samochodu, rodzina jego rozpoczęła badanie na mapie trasy którą pojadą na pierwszą wycieczkę... wogóle był w siódmem niebie.

Licytacja...

Maszyna z 1200 poszła w górę na 1800; nasz kolega spuścił nos na kwintę... „Oaklanda" wziął kto inny...

Naiwnemi jednak ludźmi, jak wiadomo sam Bóg się opiekuje, a to dla tej przyczyny aby ich jeszcze więcej doświadczać...

W dwa dni po licytacji nasz kolega dowiaduje się, że po „Oaklanda" nabywca się nie zgłosił. Zadatek przepadł, i maszyna została w posiadaniu firmy.

Znowu radość w Izraelu...

Facet ubiera się odświętnie i biegnie odebrać maszynę, która, w myśl przyrzeczenia tak solidnej... firmy, miała przejść na własność naszego kolegi za 1200 zł.

Tymczasem naszego kolegę oblewają z miejsca zimną wodą...

— Panie tego, „Oaklanda" pan może dostać ale za 1800 zł... taniej nie będzie.

— Panowie... a gdzie wasze słowo? Tak poważna firma powinna dotrzymywać umów...

— Widzi pan... to jest tak i... nie tak. Obecnie nastąpiła zmiana właściciela firmy, ponieważ on z innej partji... to my tego nie możemy.

Nasz kolega, zaskoczony takim faktem, poprostu nie wie co robić... Żona, garaż... zakupiona benzyna... rycyna...

— Co ja z tem pocznę? woła w rozpaczy...

Ponieważ jednak człek był uparty, a tego „Oaklanda", nie wiedzieć dla jakiej przyczyny, gorąco ukochał. (Znawcy mówili, że wartość tej maszyny zawierała się w tem, że był... obszerny...), więc rad nie rad zdobywa się na nadludzki wysiłek woli i wyraża zgodę na zapłacenie 1800 zł ale na raty.

Tymczasem okazuje się, że w związku z temi ratami wynika nowe nieporozumienie.

Mimo solennych obietnic, przyrzeczeń, niesłychanie serdecznych zapewnień o życzliwości dla kolegów, deklarowanych przez firmę przed licytacją, obecnie wszystkie przyrzeczenia poszły na wiatr i... dawaj gotówkę albo nic z maszyny.

Nasz kolega osiwiał...

Życzliwi przyjaciele, aby nie utracić ze swego grona (obiecywał się zabić), tak zacnej, choć tak... naiwnej postaci, zebrali 1800 zł między sobą, włożyli w rękę nawpół zmelancholizowanemu ze zmartwienia naszemu koledze i kazali pójść za maszynę zapłacić.

W międzyczasie, aby godnie uczcić kupno tak upragnionego „Oaklanda", czyniono przygotowania spirytualistyczne... w których wzięła udział rodzina i zaproszeni goście...

Wszystko gotowe; w poważnym choć radosnym nastroju oczekują na przybycie naszego kolegi z „Oaklandem"...

Upływa jednak pół godziny, godzina, wreszcie 5 kwadransów... a „Oaklanda" jak nie widać tak nie widać...

— Pewno mu się coś w drodze zepsuło... rzeknie któryś z gości.

— Albo może wstąpił na jednego „pod Bachusa"... konkluduje drugi.

Tymczasem w sąsiednim pokoju zadźwięczał dzwonek telefonu...

— Słucham... tak, tutaj mieszkanie... p. X. co? zwarjował?... gdzie, jak?...

Gość odkłada słuchawkę i pędem zbiega na dół... wszyscy za nim, on w taksówkę, oni za nim... pędzą do kantorów firm. Wpadają do garażów, hen gdzieś na Czerniakowie... i oto jaki widok przedstawił się ich oczom...

Nasz kolega z rowichrzonem włosem, z pianą na zaciśniętych ustach, ze szpic-

Udział maszyn wojskowych w raidzie polsko-czechosłowackim

Dowiadujemy się, że w raidzie Polsko-Czechosłowackim, który odbędzie się w dniach od 7 do 14 czerwca r. b., wezmą również udział maszyny wojskowe. Narazie desygnowana jest maszyna własnego wyrobu Centralnych Warsztatów Samochodowych t. z. „CWS". Maszynę tę poprowadzi p. Mrajski.

Przygotowania do raidu polsko-czechosłowackiego

W dniu 9 b. m. wyjechała, dla zbadania trasy raidu Polsko-Czechosłowackiego, który odbędzie się w dniach 7 — 14 czerwca r. b., komisja drogowa Automobilklubu Polski z p. naczelnikiem Rappe na czele. Ze strony Automobilklubu Polski bierze udział w komisji p. Niklewicz i redaktor naszego pisma kpt. Królikowski-Muszkiet.

Wielki raid samochodowy

Moskiewski Automobilklub organizuje międzynarodowy raid samochodowy i motocyklowy na przestrzeni ponad 7000 klm. Trasa prowadzić będzie z Moskwy przez Berlin do Paryża i zpowrotem.

rutą w dłoni, siedzi oklep na jednym z przedstawicieli firmy i jeździ na nim po podwórzu...

Sanitarjusze z „Pogotowia" usiłują go obezwładnić i wyrwać z jego rąk niewinną ofiarę niesłowności... kierowników firmy, lecz wszystko napróżno... Szaleniec tłucze dalej swego wierzchowca i jedzie dalej...

Dopiero przyjazd I oddziału straży ogniowej (Nalewki) i strumień zimnej wody z parowej sikawki, przywrócił przytomność naszemu koledze...

— Co jest, co panu się stało, pytają ze wszystkich stron...

Nasz kolega zachwiał się i zemdlał...

Okazuje się, że kiedy nasz kolega zjawił się z żądaną przez firmę sumą 1800 zł, aby wreszcie upragniony samochód wykupić, nastąpiła jeszcze jedna zmiana decyzji i zażądano od niego... nie 1800 zł a 2000 zł...

Oczywiście, że podobna chwiejność i niesłowność, bądź jak bądź jednej z napoważniejszych firm stolicy, musiała przyprawić, nawet tak spokojnego człowieka, jakim jest nasz kolega, o wściekłość i szał, z którego nie prędko się wyliże...

Narazie nic nie mówi, tylko chodzi niespokojnym krokiem toczy błędnym wzrokiem wokoło i szepcze: mój „Oakland"... mój „Oakland...

Niewiadomo, co z tego dalej będzie...

W każdym bądź razie, dla firmy która takie kawały z naszymi kolegami wyprawia, wstyd wielki, choć rzecz mała...

Muszkiet

SPORT

Co raz to nowe rekordy samochodowe

W Autodromie Monthhery (pod Paryżem) kierowca Ortsmans na maszynie „Panhard-Levassor" 35 K. M., ustanowił 3 nowe rekordy pokrywając przestrzeń: 50 klm. w 14 m. 58,18 sek. (dawny rek. 15 m 56,24 sek.). 50 mil ang.— 23 m. 58,93 sek. (dawny rek. 25 m .24,53 sek.) i 100 klm.—29 m. 46,76 sek.* Średnia wysokość wyniosła 207,549 km na godzinę.

*

Na tym samym torze Garfield i Plessier poprawili na 6-cio cylindrowej maszynie „Renault" 40 K. M. (pojemność cylindrów 9 litrów) 2 rekordy światowe. Miauowicie: na 500 klm. uzyskali świetny czas 2 godz. 48 m. 11,6 sek. (przeciętnie 178,394 klm. godz.), dawny rek. Lefèvre'a 2 godz. 53 m. 46,73 sek. i w czasie 3 godz. pokryli 536 klm. 699 m. (dawny rekord Marchanda — 527,834. klm.).

Nowy rekord światowy na 2000 klm

Dwaj automobiliści, Bentley i Bartrato usiłowali d. 31.III pobić rekord światowy w biegu 24-ro godzinnym, w autodromie Linas-Montlhéry pod Paryżem, na samochodzie marki Bentley. Po 13 godz. zmuszeni byli zaniechać próby, pobili jednak rekord światowy na 2000 klm, którą to przestrzeń pokryli w czasie 12 godz., 23 min., 54,04 sek.

Nowe zwycięstwo Seegrave'a

W Miramas rozpoczęto sezon „Wielką Nagrodą Prowancji". Wyścig na przestrzeni 250 klm wygrał Seegrave na „Talbocie" w czasie 1 godz., 55 min., 3,6 sek. przed Williamsem (Bugatti). Drużynowo wygrała firma „Bugatti". Przeciętna szybkość Seegrave'a wyniosła 131 klm 650 m. na godzinę.

Nowy rekord 6-cio dniowy

Członek Automobilklubu w Carcassonne, Bertrand, pobił rekord w biegu sześciodniowym na maszynie Renault 6 HP, pokrywając w 144 godz. przestrzeń 11681 klm 292 m. Średnia szybkość — 81 klm 120 m. Rekord ustanowił Bertrand na autodromie Miramas pod Marsylją. Rekord poprzedni ustanowiony we Włoszech na maszynie „Ansaldo" wynosił 10434 klm 1 0 m. (Średnia szybkość 72 klm 467 m.) Bertrand po krótkim odpoczynku pojechał na nowo, ażeby pobić jeszcze dalsze rekordy.

Nowy rekord godzinny

Znakomity automobilista Ortmans posiadacz licznych rekordów, pobił d. 26.III rekord światowy w biegu godzinnym, osiągając 193 klm 666 m. na ośmiocylindrowej maszynie „Panhard-Levassor". Rekord ustanowiony został na autodromie Linas-Montlhéry pod Paryżem. Poprzedni rekord również należał do Ortmansa i wynosił 185 klm 773 m.

Królewska nagroda Rzymu

W ostatnią niedzielę odbył się wyścig o „królewską nagrodę Rzymu" na ogólnej przestrzeni 300 km. Do biegu stanęło 18 wozów, z których sześć tylko doszło do mety. Klasyfikacja ostateczna przedstawia się następująco:

1) Maggi, na maszynie „Bugatti" — czas: 3 godz. 1 min. 25,6 sek. (średnia szybk. 99 km. 213 m.)

2) Brilli-Peri (Alfa Romeo) 3 g. 1 min. 34,2 sek.

3) Bonmartini (Alfa Romeo) 3 g. 3 m. 48,2 s.

4) Magnotti (Bugatti) 3 g. 13 m. 13,8 s.

5) Lepori (Bugatti) 3 g. 18 m. 51 sek.

6) Crose (Bugatti) 3 g. 37 m. 30 sek.

Zwycięzca jechał na maszynie 2-u litrowej pojemn. cylindrów. Inny zawodnik, również na „Bugatti" o pojemn. 1½ litr. cylindrów, Cutelli, podczas biegu wpadł z maszyną do Tybru, skąd wydobyto go pokaleczonego. Jego mechanik nie odniósł żadnego szwanku.

Wyścigu nie ukończyli następujący zawodnicy: Paparini na Austro-Daimlerze, Manetti (Sunbeam), Masetti (Bugatti) i Antonelli (Bugatti).

Wielka nagroda Rzymu.

Rzym, 5 kwietnia.

W biegu na przestrzeni 450 km. o nagrody Rzymu dla wozów turystycznych zwyciężył Arnalbo Tortima w I-ej kategorji na Austro-Daimlerze, w czasie 2 godz. 43 min. 59,4 sek. średnia szybkość wyniosła 182 km. 322 m. na godzinę.

24-o godzinny rekord światowy na motocyklu

Na torze Opel pod Rüsselsheimem dwaj motocykliści niemieccy Kornmann i Stolz ustanowili nowy rekord światowy w biegu 24-o godzinnym na motocyklu „Superia" z 500 cm. motorem konstrukcji inż. Küchen. Osiągnęli oni znakomity wynik 1835,09 km. Poprzedni rekord, ustanowiony w zeszłym roku na „Nortonie" należał do Hassala i Denly'ego i wynosił 1306,187 km., którą to przestrzeń Kornmann i Stolz pokryli już w czasie 17½ godz. Średnia szybkość wyniosła 76,462 km na godzinę.

O FOTOGRAFJE OBCHODÓW I POMNIKÓW „NIEZNANEGO ŻOŁNIERZA" I PO POLEGŁYCH NA WOJNIE

Polskie Tow. Opieki nad Sierotami po poległych zamierza wydać album pomników i obchodów ku czci poległych żołnierzy polskich. W tym celu uprasza Zarząd wszystkie pułki i komitety obchodów o przysyłanie fotografij tych pomników i obchodów z opisem, celem umieszczenia w tym albumie. **Adres: Druk. M. S. Wojsk., Przejazd 10.**

Wydawnictwa

„Aviata" — organ Tow. Lotniczego. Czasopismo poświęcone lotnictwu, automobilizmowi i radjo. Do literatury sportów motorowych, a szczególnie lotnictwa przybywa jeszcze jeden bojownik prasowy, w postaci pierwszego numeru „Aviaty". Bogaty w treść i ilustracje — pierwszy numer prezentuje się wspaniale. Zadaniem pisma „jest stworzenie jednej wielkiej rodziny lotniczej pod sztandarem Tow. Lotniczego i bronienia tego sztandaru jako dobra państwa". Wydawca Tow. Lotnicze. Redaktorem „Aviaty" jest p. Jan Kubicki. Redakcja „Automobilisty Wojskowego" życzy nowemu wydawnictwu pomyślnego rozwoju.

Odpowiedzi Redakcji

„Panu A. M." Artykuł „Jakie powinny być błotniki dla samochodów osobowych" pójdzie w jednym z najbliższych numerów. Uprzejmie prosimy o dalsze zasilanie nas swojemi pracami. Rękopisy prosimy pisać po j e d n e j stronie kartki.

Por. A. D. Artykuł i model otrzymaliśmy— idzie w następnym numerze. Prosimy o ciąg dalszy i ta sama prośba co do rękopisów — jak wyżej.

OD REDAKCJI: Redakcja zastrzega sobie prawo poprawiania, skreślania i skracania artykułów nadsyłanych do redakcji. Redakcja rękopisów nie zwraca.

WARUNKI PRENUMERATY:
DLA CZŁONKÓW WOJSKOWEGO KLUBU SAMOCHODOWEGO i MOTOCYKLOWEGO ROCZNIE Z PRZESYŁKĄ ZŁ 6
DLA NIECZŁONKÓW . . . . . . ZŁ 12

CENA OGŁOSZEŃ:

	1/1	1/2	1/4	1/8	1/16	1/32
Ostatnia strona, przed tekstem i w tekście	250	125	65	35	20	15
Za tekstem	175	90	45	25	15	10

Fotografje i klisze na rachunek klijenta.

Drukarnia M. S. Wojsk.

16